MANUEL D'UTILISATION 2006

990 SUPER DUKE

ART. NR. 3.211.83FR

Il est recommande de lire ce manual d'utilisation completement et attentivement avant de se servir pour la premiere fois de la moto. Porter une attention speciale aux paragraphes marques de la maniere suivante:

⚠ ATTENTION

– SI L'ON NE RESPECTE PAS CES INDICATIONS, IL PEUT S'ENSUIVRE UN DOMMAGE CORPOREL!

! ATTENTION

– LE NON-RESPECT DE CES CONSEILS PEUT ENTRAÎNER UNE DÉTÉRIORATION DE LA MACHINE OU DIMINUER LA SÉCURITÉ.

Veuillez noter ci-dessous les numéros de série de votre motocycle:

Numéro de cadre	Cachet du concessionaire
Numéro de moteur	
Numéro de la clef	

Toutes les indications sont données sans engagement de notre part. KTM-Sportmotorcycle AG se réserve en particulier le droit de modifier les données techniques, les prix, les couleurs, les formes, les matériaux, les services, la conception, les équipements etc. et cela sans préavis et sans avoir à en justifier; pareillement certains de ces aspects peuvent être abandonnés ou adaptés aux circonstances locales ; de même, enfin, la fabrication d'un modèle particulier peut être stoppée sans avis préalable. KTM décline toute responsabilité en ce qui concerne les possibilités de livraison, les écarts par rapport aux illustrations et aux descriptions ainsi que pour les fautes d'impression et les erreurs. Les modèles reproduits présentent parfois des équipements spéciaux qui ne font pas partie de l'équipement de série.

© 2005, KTM-SPORTMOTORCYCLE AG, Mattighofen AUSTRIA. Tous droits réservés. Reproduction, même partielle, interdite sans autorisation écrite de KTM-SPORTMOTORCYCLE AG, Mattighofen

Vous venez de faire l'acquisition d'une KTM; permettez-nous de vous féliciter pour votre choix et de vous remercier pour votre confiance.

Vous voilà en possession d'une machine moderne et sportive qui vous procurera beaucoup de plaisir si vous en faites correctement la maintenance et l'entretien. **Avant la première mise en service il convient de lire attentivement le présent manuel d'utilisation afin de se familiariser avec les particularités et les caractéristiques de la moto. Certes cela prend un peu de temps, mais c'est aussi le meilleur moyen de savoir comment adapter au mieux la machine à vos besoins et d'éviter aussi tout risque de blessure. De plus ce manuel contient des indications importantes sur l'entretien.** Quand il a été mis sous presse, il tenait compte des derniers développements sur ce modèle. Depuis il est possible que de petites améliorations aient encore été apportées.
Ce manuel d'utilisation est aussi un élément important de la moto. En cas de revente de celle-ci, il conviendrait de le donner au nouveau propriétaire.

Nous attirons particulièrement l'attention sur le fait que les travaux caractérisés par * dans le chapitre „travaux sur la partie-cycle et le moteur" doivent être réalisés par un atelier KTM. Si ces travaux se révèlent nécessaires au cours d'une compétition, ils doivent être effectués par un mécanicien qualifié.

Pour votre propre sécurité n'utilisez que des pièces détachées et des accessoires agréés par KTM. KTM ne supporte aucune garantie pour les produits non agréés et ne saurait être rendu responsable des dommages qui pourraient résulter de leur utilisation.

Il est impératif de respecter les prescriptions de rodage ainsi que les intervalles de révision et d'entretien. Cela contribue de manière essentielle à prolonger la durée de vie de votre machine. Il est nécessaire de faire effectuer les révisions dans un atelier KTM afin de conserver le bénéfice de la garantie.

Feire de la moto est un sport merveilleux et nous espérons que vous pouvoir le savourer pleinement. Toutefois il peut engendrer des problèmes d'environnement et des conflits avec autrui. En utilisant la moto de manière responsable on désamorce ces problèmes avant même qu'ils n'apparaissent. Afin d'assurer la pérennité du sport moto, assurez-vous que vous restez dans la norme légale, montrez du respect pour l'environnement et pour les droits d'autrui.

Nous vous souhaitons un maximum de plaisir!

KTM SPORTMOTORCYCLE AG
5230 MATTIGHOFEN, AUSTRIA

Le modèle 990 Super Duke a été conçu et réalisé pour résister aux sollicitations ordinaires dans un usage routier habituel, mais pas sur les pistes de compétition ni en dehors des chemins asphaltés.

La condition pour un fonctionnement sans défaut et pour éviter une usure prématurée est que les indications portées dans le manuel d'utilisation et concernant la maintenance, l'entretien et l'utilisation soient respectées aussi bien pour le moteur que pour la partie-cycle.

Les travaux prescrits dans le „Tableau de graissage et d'entretien“ doivent impérativement être effectués dans l'atelier d'un agent KTM et être certifiés dans le carnet d'entretien, sinon la garantie ne saurait en aucun cas être invoquée.

Il faut utiliser les lubrifiants et carburants indiqués dans le manuel d'utilisation, ou bien des produits aux spécifications identiques, et cela selon le plan d'entretien.

Pour les dégâts et leurs conséquences ayant été provoqués par des modifications et des transformations de la moto ni la garantie légale ni la garantie constructeur ne peuvent jouer.

L'utilisation de la moto dans des conditions extrêmes telles que la compétition peut entraîner une usure prématurée des éléments comme les freins. Il peut en résulter que la révision ou le remplacement des pièces d'usure doivent être faits avant la limite indiquée dans le plan d'entretien.

TÜV MANAGEMENT SERVICE ISO 9001 REG.NO. 12 100 6061

Dans l'esprit de la norme internationale de qualité ISO 9001 KTM utilise des standards qui permettent une qualité maximum du produit.

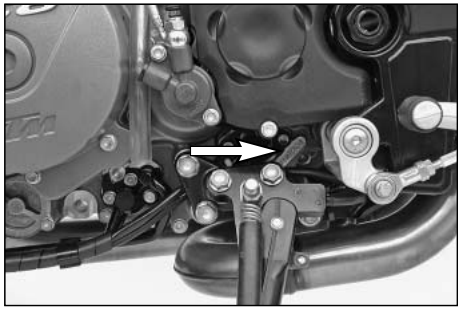
SOMMAIRE »

IMPORTANT 1
CHER CLIENT, CHER AMI 2
REMARQUES IMPORTANTES CONCERNANT LES GARANTIES LÉGALE ET DU CONSTRUCTEUR 3
EMPLACEMENT DES NUMEROS DE SERIE 6
Numéro de cadre, Plaque de constructeur 6
Type et numéro de moteur 6
ORGANES DE COMMANDE 7
Levier d'embrayage 7
Levier de frein 7
Compteur numérique multifonction 8
Ecran 8
Possibilités de réglage de l'écran 10
Affichage de la température du liquide de refroidissement . .12
Témoins 13
Compte-tours 13
Contacteur 14
Commodo 14
Bouton d'arrêt d'urgence, contacteur d'electrique, bouton de démarreur 15
Bouchon de réservoir 15
Serrure de selle, dépose de la selle 16
Fixation pour les bagages 16
Outillage de bord 17
Serrure de casque 17
Sangle de maintien 17
Selecteur 18
Béquille latérale 18
Pédale de frein 18
Repose-pied 19
Réglage de la compression de la fourche 19
Réglage de la détente de la fourche 19
Précontrainte de la fourche 20
Amortissement à la compression de l'amortisseur 20
Amortissement à la détente de l'amortisseur 21
CONSEILS D' UTILISATION ET D' AVERTISSEMENT POUR MISE EN MARCHE 22
Remarques concernant la mise en service 22
Rodage du moteur LC8 22
Accessoires et chargement 23
CONSEILS D' UTILISATION 24
Vérifications avant chaque mise en service 24
Lancement du moteur 26
Démarrage 27
Passage des vitesses, Conduite 27
Freinage 28
Arrêt et béquillage 29
Carburant, mettre de l'essence 30
PLAN DE GRAISSAGE ET D'ENTRETIEN 32
TRAVAUX D'ENTRETIEN PARTIE-CYCLE ET MOTEUR 36
Réglage de la fourche et de l'amortisseur 37
Réglage de la compression de la fourche 37
Réglage de la détente de la fourche 37
Réglage de la précontrainte de la fourche 38
Reglage da la amortissement à la compression de l'amortisseur 38
Réglage de l'amortisseur, amortissement à la détente 39
Contrôle de la tension de la chaîne 40
Tension de la chaîne 40
Entretien de la chaîne 41

Contrôle de l'usure de la chaîne 41
Indications fondamentales concernant les freins à disque KTM 42
Réglage de la position de base de la poignée de frein 44
Vérification du niveau de liquide de frein à l'avant 44
Complément de liquide de frein (frein avant) 44
Vérification des plaquettes de frein à l'avant 45
Réglage de la position de base de la pédale de frein 46
Vérification du niveau de liquide de frein à l'arrière 46
Complément de liquide de frein à l'arrière 46
Vérification des plaquettes de frein à l'arrière 47
Dépose et pose de la roue avant 48
Dépose et pose de la roue arriere 50
Pneus, pression 51
Batterie 52
Dépose et pose de la batterie 53
Charge de la batterie 54
Aide au démarrage 54
Fusible principal 55
Fusibles des différents éléments 56
Remplacement d'une ampoule de phare 57
Réglage de la portée du phare 58
Remplacement d'une ampoule de feu rouge ou de stop 58
Remplacement d'une ampoule de clignotant 59
Système de refroidissement 60
Vérification du niveau de liquide de refroidissement dans le vase d'expansion 61
Vérification du niveau de liquide de refroidissement dans le radiateur 62
Purge du circuit de refroidissement 62
Modification de la position de base de la poignée d'embrayage 64
Contrôle du niveau d'huile de l'embrayage hydraulique 64
Réglage de l'inclinaison du guidon 65
Câbles de gaz – Vérification du jeu et réglage 65
Huile moteur 66
Contrôle du niveau d'huile 66
Complément d'huile 67
Vidange du moteur et changement du filtre à huile, nettoyage des crépines 68
RECHERCHE DE PANNES 72
NETTOYAGE 77
CONSERVATION POUR L'USURE D'HIVER 77
STOCKAGE 78
REMISE EN SERVICE APRÈS L'HIVERNAGE 78
CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES – PARTIE-CYCLE 79
CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES – MOTEUR 83
Huile moteur 84
INDEX ALPHABÉTIQUE 85

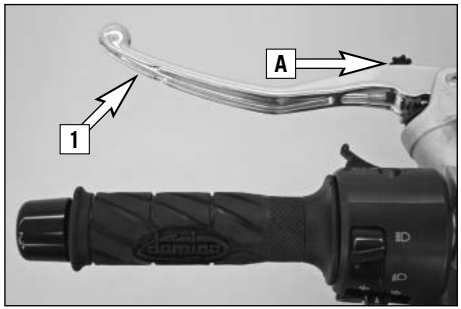
Numéro de cadre, Plaque de constructeur

Le numéro de cadre se situe à droite sur la colonne de direction. Notez ce numéro dans l'espace prévu à la première page.
La plaque de constructeur est fixée à droite sur le cadre, sur le tube sous la selle.



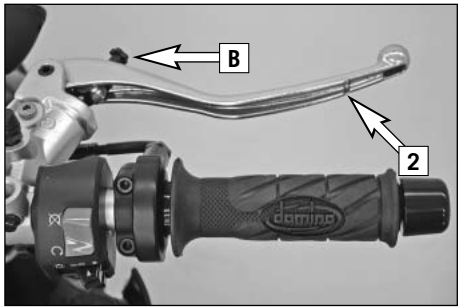
Type et numéro de moteur

Le numéro et le type du moteur sont gravés à gauche sur le carter, sous le pignon de sortie de boîte. Noter ces numéros sur la page 1.



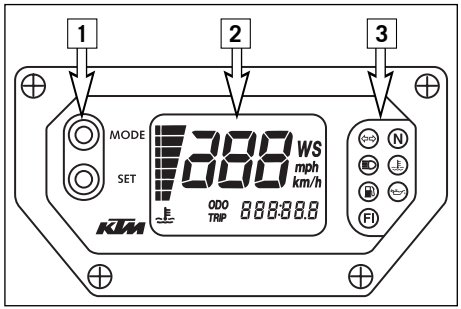
Levier d'embrayage

La poignée d'embrayage **[1]** est à gauche au guidon. La vis de réglage **[A]** permet de faire varier la position de base (cf. Travaux d'entretien).
L'embrayage est à commande hydraulique et la garde se règle d'elle-même.



Levier de frein

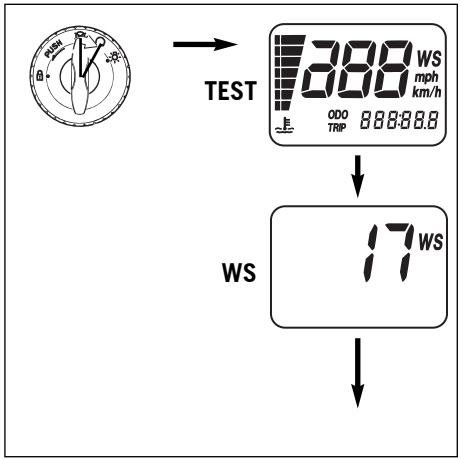
Le levier de frein **[2]** à main est monté à droite du guidon. La vis de réglage **[B]** permet de faire varier la position de base de la poignée (cf. Travaux d'entretien).



Compteur numérique multifonction

Ce compteur comprend trois parties.
Les touches MODE et SET **[1]** permettent de modifier l'affichage et d'effectuer les réglages de base de l'écran.
L'écran **[2]** affiche toutes les données importantes. Cinq modes différents d'affichage peuvent être sélectionnés grâce à la touche MODE.

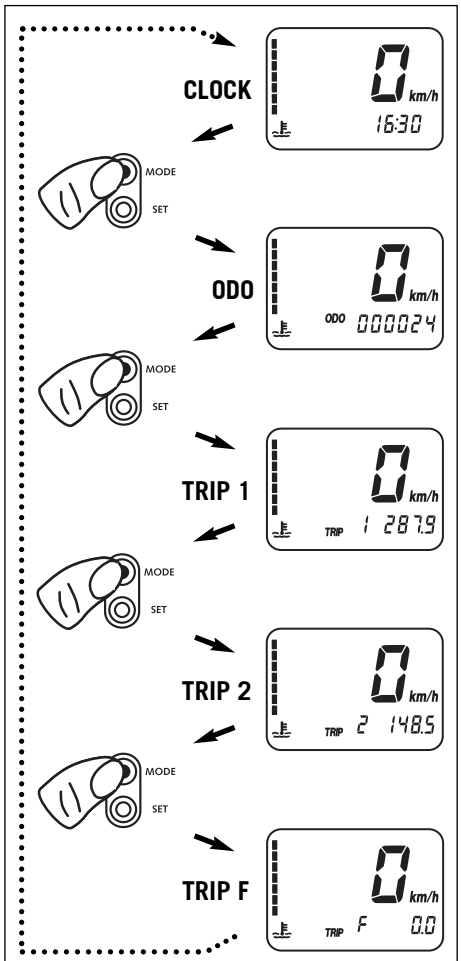
Les témoins **[3]** donnent des informations supplémentaires sur l'état de la machine.



Ecran

TEST
Lorsque l'on met le contact, tous les champs s'allument durant une seconde comme test de fonctionnement.

WS (wheel size)
L'indication change et durant une seconde le diamètre de la roue avant est indiqué en pouces (WS = wheel size).
Puis s'affiche le mode HEURE ou bien le mode qui était affiché lorsque l'on a coupé le contact.



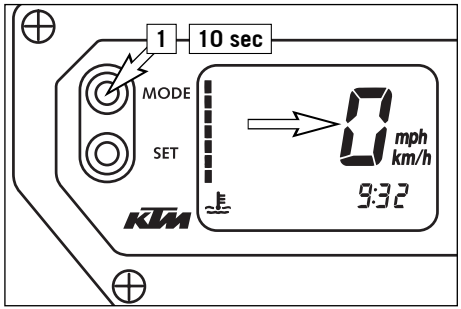
HEURE
L'affichage CLOCK (heure) se reconnaît aux points qui clignotent entre les heures et les minutes. Sont indiquées alors la vitesse, la température du liquide de refroidissement et l'heure. Pour passer au mode d'affichage suivant, appuyer sur la touche MODE.

ODO
Sur le mode ODO sont affichés la vitesse, la température du liquide de refroidissement et les kilomètres ou les miles parcourus.
Pour passer au mode d'affichage suivant, appuyer sur la touche MODE.

TRIP 1
Sur le mode TRIP 1 sont affichés la vitesse, la température du liquide de refroidissement et le kilométrage journalier.
Pour passer au mode d'affichage suivant, appuyer sur la touche MODE.

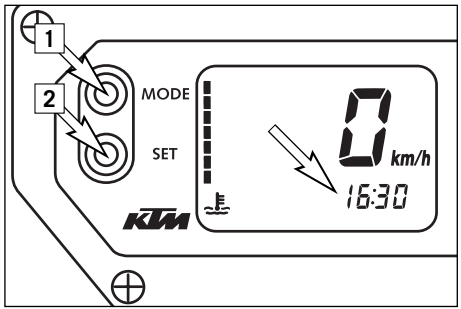
TRIP 2
Sur le mode TRIP 2 sont affichés la vitesse, la température du liquide de refroidissement et le kilométrage journalier 2.
Pour passer au mode d'affichage suivant, appuyer sur la touche MODE.

TRIP F
Sur le mode TRIP F (fuel) sont affichés la vitesse, la température du liquide de refroidissement et les kilomètres parcourus depuis que la réserve de carburant a été atteinte (le témoin de carburant s'est allumé).
Pour revenir au mode HEURE, appuyer sur la touche MODE.



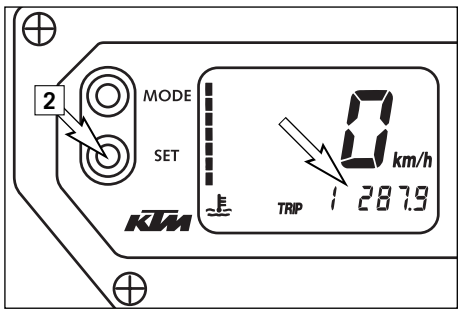
Possibilités de réglage de l'écran

KILOMÈTRES OU MILES.
Il est possible de faire afficher la vitesse et le kilométrage en kilomètres ou en miles. On peut ainsi adapter le compteur au pays où l'on se trouve. Pour passer des kilomètres aux miles, mettre le contact et appuyer sur la touche MODE **[1]** pendant environ 10 secondes. L'indication passe alors de **km/h** à **mph**. La vitesse et le kilométrage sont calculés et affichés en miles.
Pour revenir aux kilomètres, procéder de la même façon.

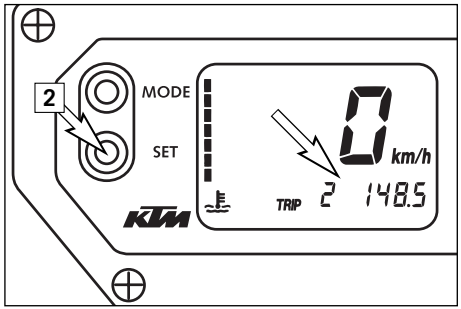


HEURE
Mettre le contact et passer au mode HEURE.
Appuyer en même temps sur les touches MODE **[1]** et SET **[2]**. Les chiffres de la montre se mettent alors à clignoter. La touche MODE permet de régler le chiffre des heures, la touche SET règle les minutes.
Le réglage fait, appuyer en même temps sur les touches MODE et SET.

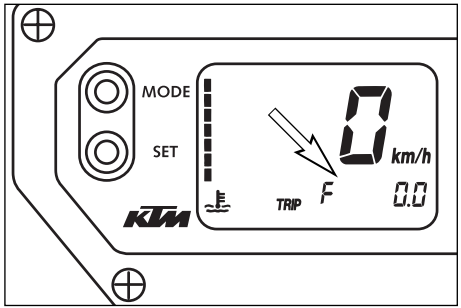
N.B. :
Quand la montre n'est plus alimentée en courant, elle passe sur **0:00**. La cause peut en être un fusible défectueux ou un défaut du circuit électrique (cf. recherche de panne).



TRIP 1
Le compteur journalier 1 tourne toujours et va jusqu'à 999,9. Il permet de mesurer une étape ou la distance entre deux pleins. Pour le ramener à zéro, mettre le contact, passer sur le mode TRIP 1 et appuyer sur la touche SET.

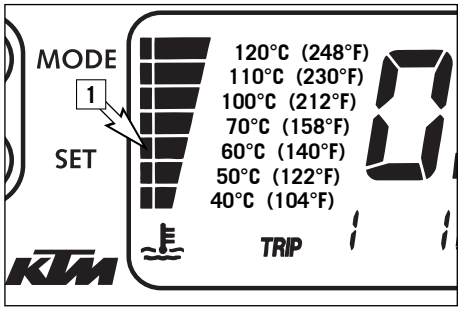


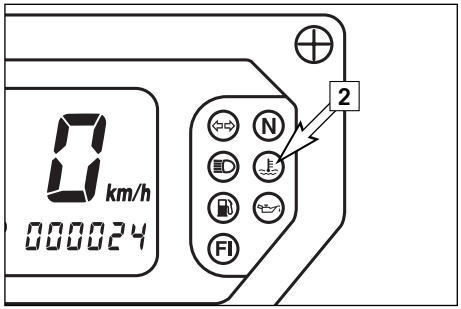
TRIP 2 Mise à zéro
Le compteur journalier 2 tourne toujours et va jusqu'à 999,9. On peut l'utiliser de manière similaire à TRIP 1.
Pour le ramener à zéro, mettre le contact, passer sur le mode TRIP 2 et appuyer sur la touche SET.



TRIP F
Lorsque le niveau d'essence atteint le repère de réserve, l'indication passe automatiquement à TRIP F et le comptage s'effectue (quel que soit le mode d'affichage activé auparavant). En même temps le témoin de carburant s'allume. La réserve est suffisante pour au moins 30 km.
Quand on a fait le plein, il faut environ 8 minutes pour que le témoin s'éteigne, que TRIP F passe à 0 et que l'on repasse dans le mode d'affichage précédent.

NOTA BENE: En appuyant sur la touche SET 2 on éteint aussitôt le témoin.





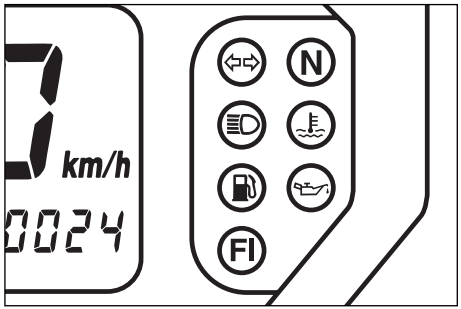
Affichage de la température du liquide de refroidissement

L'affichage de la température **[1]** sur l'écran se fait au moyen de 7 barres. Plus il y a de barres qui s'allument, plus la température du liquide de refroidissement est élevée. Lorsque la barre du bas s'allume, le liquide a atteint environ 40°C. Lorsque la barre du haut (120°C) s'allume, toutes les barres se mettent à clignoter et le témoin rouge **[2]** s'allume aussi.

! ATTENTION

CAUSES POSSIBLES DE L'ÉCHAUFFEMENT ET DE L'ALLUMAGE DU TÉMOIN ROUGE DE TEMPÉRATURE:

- FORTE CHARGE DU MOTEUR ALORS QUE L'ON ROULE DOUCEMENT ET QUE LATEMPÉRATURE EXTÉRIEURE EST ÉLEVÉE,
- MANQUE DE LIQUIDE DANS LE CIRCUIT,
- LE VENTILATEUR SUR LE RADIATEUR GAUCHE NE FONCTIONNE PAS,
- MAUVAIS USAGE DE L'EMBRAYAGE À VITESSE RÉDUITE.



Témoins

Le témoin vert clignote au rythme des clignotants.
N.B.:
Lorsqu'un clignotant est hors service, le témoin clignote plus rapidement.

Le témoin vert est allumé quand la boîte de vitesses est au point mort.

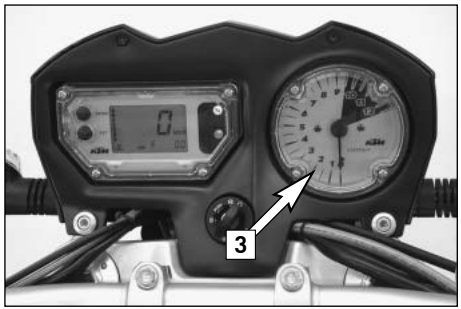
Le témoin bleu est allumé quand le feu de route est allumé.

Le témoin rouge se met à clignoter quand le liquide de refroidissement atteint une température d'environ 120° celsius.

Le témoin orange s'allume lorsque le carburant atteint le niveau de la réserve. Dans le même temps l'écran passe au mode TRIP F (cf. TRIP F).

Le témoin rouge s'allume quand le contact est mis et que le moteur ne tourne pas. Quand le moteur est lancé, le témoin s'éteint dès que la pression d'huile est suffisante.

Le témoin orange (fuel injection) s'allume pour un court instant quand on met le contact. Il s'éteint dès que la pression est suffisante.
Quand le témoin s'allume alors qu'on roule, c'est qu'il y a un dysfonctionnement au niveau de l'injection. Le code de clignotement permet d'identifier le défaut (voir Travaux d'entretien).



Compte-tours

Le compte-tours **[3]** indique le régime en nombre de tours moteur par minute. Monter au maximum jusqu'à la zone rouge à 9500 t/mn.
A 9600 t/mn le limiteur de régime entre en action. La puissance du moteur s'en trouve alors très réduite.

Contacteur

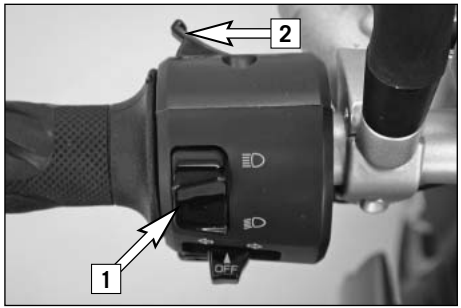
Le contacteur à clef présente 3 positions.

Allumage coupé. (Le moteur ne peut être démarré).

Allumage mis. (Le moteur peut être démarré).

Allumage coupé. Direction bloquée.

Pour mettre en position , appuyer sur la clef lorsqu'elle est en position , tourner le guidon vers la gauche et tourner la clef vers la gauche.
Dans les positions et la clé peut être retirée. abziehen.



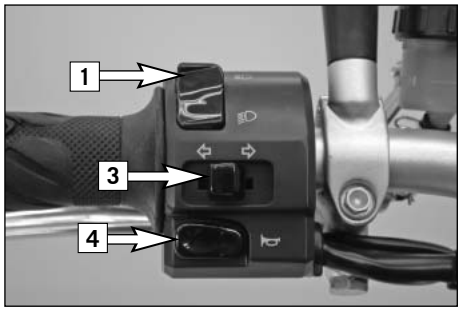
Commodo

L'inverseur **[1]** permet de passer de code en phare et inversement

feu de route (phare)

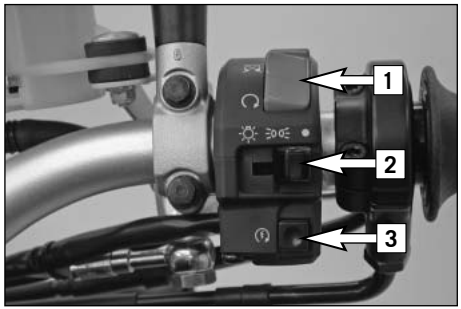
feu de croisement (code)

Le bouton **[2]** est l'appel de phare.



Le bouton de clignotants **[3]** revient lui-même en position médiane. Pour couper le clignotant, il faut appuyer sur le bouton.

Le bouton **[4]** actionne le klaxon.



Bouton d'arrêt d'urgence, contacteur d'electrique, bouton de démarreur

Le bouton d'arrêt d'urgence **[1]** est conçu pour des situations d'urgence et ne doit pas être utilisé communément pour arrêter le moteur.
En position ⟳ le moteur est prêt à tourner (les circuits d'allumage et du démarreur sont fermés).
En position ⊠ le moteur ne peut pas démarrer (les circuits d'allumage et du démarreur sont interrompus).

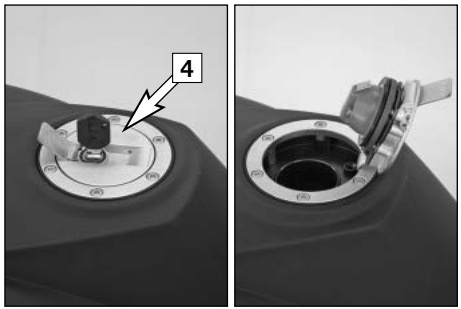
Le contacteur d'éclairage **[2]** a trois positions:

● = lumière éteinte

= veilleuse allumée

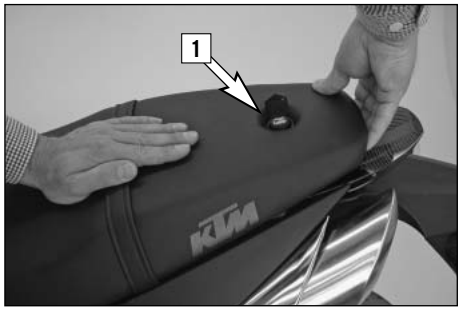
= phare allumée

Le bouton **[3]** permet d'actionner le démarreur.



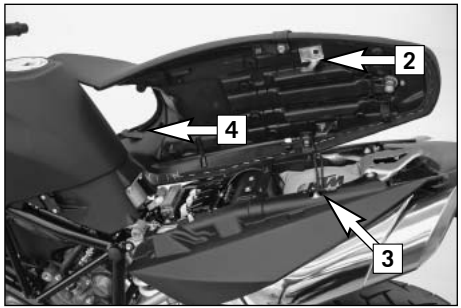
Bouchon de réservoir

Le bouchon de réservoir **[4]** peut être fermé à clef. Il est pourvu d'un système de mise à l'air. Pour ouvrir, introduire la clef, la tourner de 45° dans le sens des aiguilles d'une montre et relever le bouchon vers l'arrière.
Après avoir fait le plein, retirer la clef et fermer le bouchon en appuyant dessus de manière à ce que le cran prenne sa place.

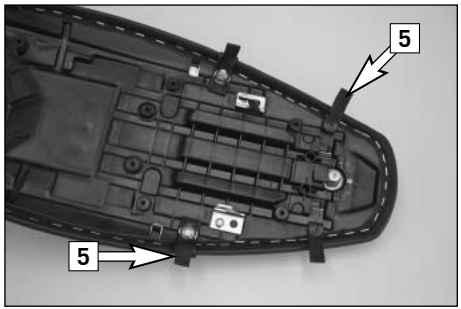


Serrure de selle, dépose de la selle

La serrure de selle **[1]** s'ouvre avec la clef de contact.
Pour déposer la selle, introduire la clef et la tourner à 90° dans le sens des aiguilles d'une montre. Soulever la selle à l'arrière tout en appuyant au niveau de la sangle de maintien. Tirer vers l'arrière.



Pour monter la selle, la poser sur la moto de manière à ce que les crochets **[2]** à sa partie inférieure soient juste derrière les fixations **[3]** sur l'arrière du cadre. Appuyer sur la selle au niveau de la sangle de maintien et pousser en même temps vers l'avant. Il faut que les deux languettes **[4]** s'accrochent au niveau du réservoir.
Tourner la clef à 90° dans le sens contraire de celui des aiguilles d'une montre et la retirer. Vérifier que la selle est bien en place.

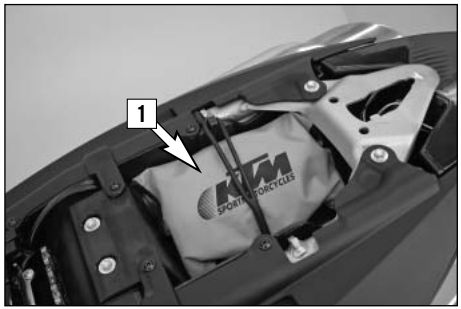


Fixation pour les bagages

A la partie inférieure de la selle il y a 4 boucles **[5]** qui permettent d'amarrer un bagage léger. Quand on les bascule vers l'extérieur, ces boucles sont accessibles alors que la selle est en place.

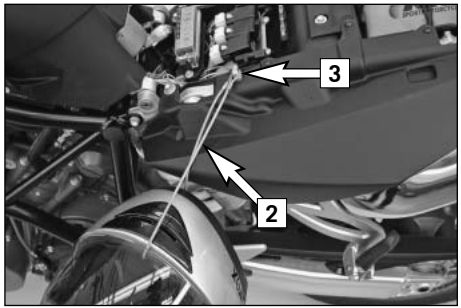
⚠ ATTENTION

POIDS MAXIMUM DU BAGAGE : 5 KG.



Outillage de bord

L'outillage de bord **[1]** se trouve dans la boîte sous la selle.

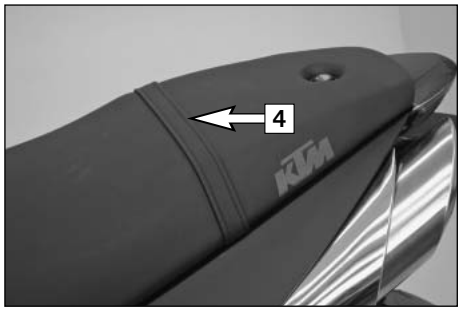


Serrure de casque

Le câble en acier **[2]** se trouvant dans la trousse d'outillage de bord permet d'accrocher un casque.
Pour ce faire, déposer la selle, passer le câble dans le casque, accrocher les deux bouts du câble au crochet **[3]** et remonter la selle.

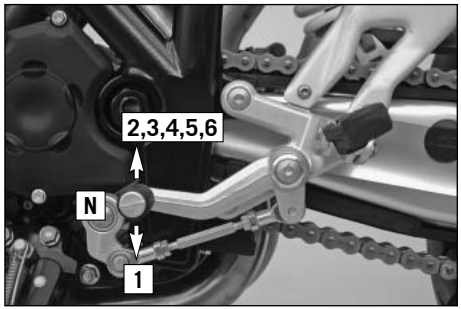
⚠ ATTENTION

LA SERRURE DE CASQUE EST PRÉVUE POUR ACCROCHER UN CASQUE QUAND LA MOTO EST GARÉE. NE JAMAIS RIEN LAISSER ACCROCHÉ AU CÂBLE, CASQUE OU AUTRE, QUAND ON ROULE. ON POURRAIT ALORS PERDRE LE CONTRÔLE DE LA MACHINE.



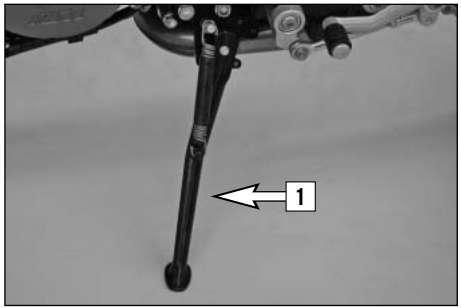
Sangle de maintien

Quand on roule, le passager doit se tenir à la sangle de maintien **[4]** ou au pilote.



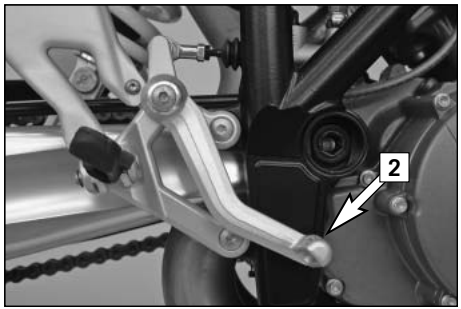
Selecteur

Le sélecteur se trouve à gauche sur le moteur. L'illustration montre la position des différentes vitesses. La position neutre, c'est-à-dire le point mort, se situe entre la 1ère et la 2ème vitesse.
La position de base du sélecteur peut être adaptée à la position du pilote (voir Travaux d'entretien).



Béquille latérale

Avec le pied déplier la béquille latérale **[1]** vers l'avant jusqu'en butée et porter le poids de la moto sur elle. Veiller à ce que le sol soit dur et à ce que la moto ne puisse bouger. La béquille latérale est équipée d'un système de sécurité anti-démarrage. Respecter les consignes de démarrage.

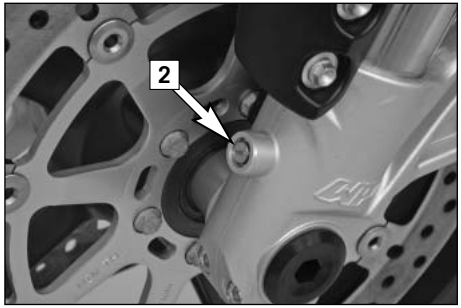


Pédale de frein

La pédale de frein principal **[2]** se trouve devant le repose-pied droit. La position de base peut être adaptée à votre position d'assise (Cf. Travaux de maintenance).

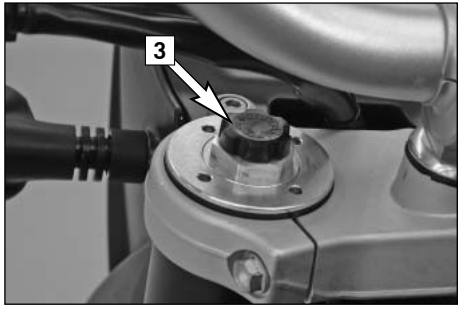
Repose-pied

Les repose-pied passager **[1]** sont repliables.



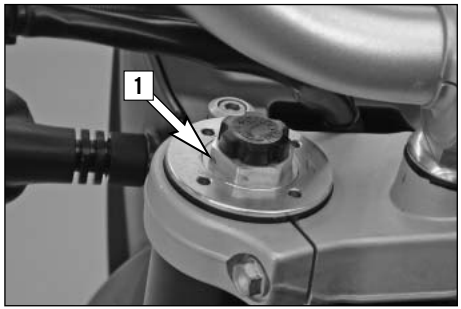
Réglage de la compression de la fourche

Sur la fourche on peut régler la valeur de l'amortissement à l'enfoncement (à la compression). On peut ainsi adapter l'amortissement de la fourche à son style de conduite et à la charge de la machine.
Les vis de réglage **[2]** se trouvent au bas de la fourche.
Une description plus détaillée se trouve au chapitre „Réglage de la fourche et de l'amortisseur".



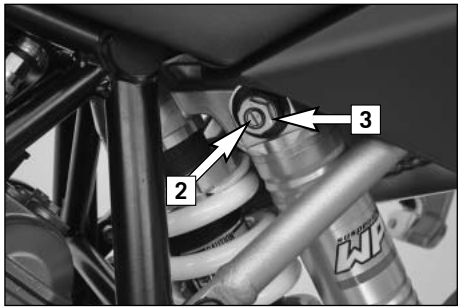
Réglage de la détente de la fourche

Sur la fourche on peut aussi régler la valeur de l'amortissement quand la fourche remonte (amortissement à la détente). On peut ainsi également adapter l'amortissement de la fourche à son style de conduite et à la charge de la machine.
Les vis de réglage **[3]** se situent tout en haut des bras. Une description plus détaillée se trouve au chapitre „Réglage de la fourche et de l'amortisseur".



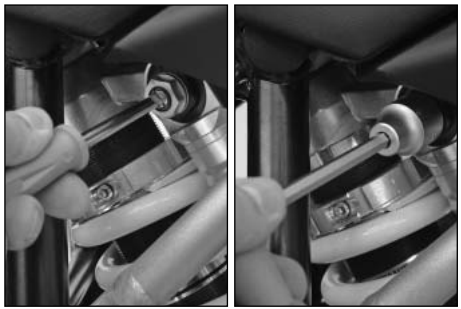
Précontrainte de la fourche

On peut modifier la précontrainte de la fourche au moyen des vis de réglage **[1]**. Utiliser pour cela une clef plate de 24.
Des précisions supplémentaires se trouvent au chapitre „Réglage de la fourche et de l'amortisseur".



Amortissement à la compression de l'amortisseur

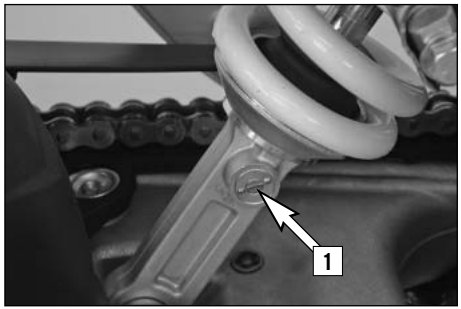
On peut régler le degré d'amortissement de l'amortisseur quand il s'enfonce (amortissement à la compression). Cela permet d'adapter les réactions de l'amortisseur à son style de conduite et à la charge de la moto.
Le degré d'amortissement peut se régler pour petite et grande vitesse (Dual Compression Control). Par là il faut entendre la vitesse avec laquelle l'amortisseur travaille et non pas la vitesse à laquelle roule la moto.



La vis de réglage **[2]** petite vitesse se tourne avec un tournevis.

La vis de réglage **[3]** grande vitesse se tourne avec une clef à pipe de 17.

Des précisions supplémentaires se trouvent au chapitre „Réglage de la fourche et de l'amortisseur".



Amortissement à la détente de l'amortisseur

Sur l'amortisseur on peut également régler le degré d'amortissement lorsque l'amortisseur s'étire (amortissement à la détente). Cela permet d'adapter les réactions de l'amortisseur à son style de conduite et à la charge de la moto.
La vis de réglage **[1]** se trouve au bas de l'amortisseur.
Des précisions supplémentaires se trouvent au chapitre „Réglage de la fourche et de l'amortisseur".

Remarques concernant la mise en service

- S'assurer que les travaux de „Révision lors de la remise du véhicule“ ont bien été effectués par l'agent KTM. Celui-ci, lors de la remise du véhicule, doit remettre également le CERTIFICAT DE REMISE du véhicule et le CARNET D'ENTRETIEN.
- Lire attentivement tout le manuel d'utilisation avant la mise en service de la machine.
- Porter sur la page 1 les numéros de cadre, de moteur et de clef.
- Se familiariser avec les commandes.
- Régler la poignée de frein et celle d'embrayage, ainsi que le sélecteur et la pédale de frein à la convenance du pilote.
- La moto est équipée d'un pot à catalyse. L'essence au plomb détruit l'élément catalytique. Il est donc impératif de n'utiliser que de l'essence sans plomb.
- Sur un parking vide s'habituer aux réactions de la machine avant d'entreprendre un grand trajet. Rouler également très lentement et debout sur les repose-pieds afin de bien sentir la machine.
- On ne peut emmener un passager que si la machine est équipée et réceptionnée pour cela. Le passager doit se tenir aux poignées ou au pilote, et mettre ses pieds sur les repose-pieds.
- Toujours tenir le guidon à deux mains et laisser les pieds sur les repose-pieds.
- Ne pas laisser le pied sur le frein, sinon les plaquettes lèchent constamment le disque et chauffent.
- Ne pas modifier la machine et toujours utiliser des pièces détachées KTM d'origine. Des pièces d'une autre provenance peuvent diminuer la sécurité de la moto.
- Les pneus neufs sont glissants. Au début il faut être prudent et, en prenant des angles différents, leur donner une surface rugueuse. C'est seulement si l'on procède de la sorte qu'ils accrocheront parfaitement.
- Une moto réagit de manière sensible à une modification de la répartition des charges. Consulter le chapitre « Accessoires et chargement » quand on emporte des bagages.
- Respecter les prescriptions de rodage.

Rodage du moteur LC8

Quelle que soit la finesse de l'usinage, des pièces qui ont glissé un certain temps l'une sur l'autre ont un plus bel état de surface. Tout moteur doit donc être rodé. C'est pourquoi il ne faut pas le pousser au maximum durant les premiers 1000 km. Il faut alors au contraire lui demander des efforts limités et changeants. Le régime ne doit pas dépasser un maximum de 6500 t/mn. C'est seulement après cette période que l'on pourra monter le régime à la zone noir (9500 t/mn). Dès régimes plus élevés ainsi que des régimes élevés à froid raccourcissent la durée de vie du moteur.

⚠ ATTENTION

- IL FAUT TOUJOURS REVÊTIR UN ÉQUIPEMENT ADÉQUAT. UN PILOTE SÉRIEUX PORTE TOUJOURS UN CASQUE, DES BOTTES, DES GANTS ET UN BLOUSON, QUE CE SOIT POUR UNE ÉTAPE D'UNE JOURNÉE OU POUR UN SIMPLE PETIT TOUR. LES VÊTEMENTS DOIVENT ÊTRE DE COULEUR VIVE, AFIN QUE L'ON SOIT VU SUFFISAMMENT TÔT PAR LES AUTRES USAGERS DE LA ROUTE. IL EST ÉVIDENT QUE LE PASSAGER DOIT AUSSI AVOIR UN BON ÉQUIPEMENT.
- NE PAS ROULER APRÈS AVOIR CONSOMMÉ DE L'ALCOOL.
- TOUJOURS METTRE LE PHARE QUAND ON ROULE, AFIN D'ÊTRE VU SUFFISAMMENT TÔT PAR LES AUTRES USAGERS.
- CHAQUE FOIS QUE L'ON PREND LA MOTO IL FAUT ROULER MODÉRÉMENT SUR LES PREMIERS KILOMÈTRES, JUSQU'À CE QUE LES PNEUS AIENT ATTEINT LEUR TEMPÉRATURE DE FONCTIONNEMENT. C'EST APRÈS SEULEMENT QU'ILS ONT LEUR PLEINE
ADHÉRENCE.
- LES ROUES AVANT ET ARRIÈRE DOIVENT ÊTRE CHAUSSÉES DE PNEUS PRÉSENTANT DES DESSINS DE MÊME NATURE.

⚠ ATTENTION

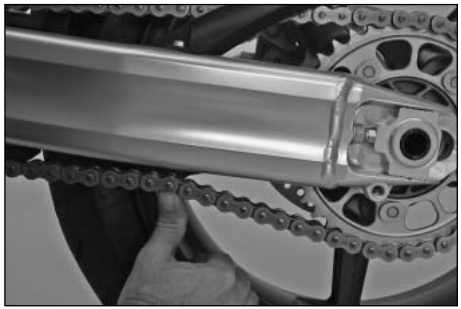
- LES PNEUS DOIVENT ÊTRE PRÉVUS POUR UNE VITESSE SUPÉRIEURE À 240 KM/H (SYMBOLE ZR) ET HOMOLOGUÉS PAR KTM.
- LES PNEUS NEUFS ONT UNE SURFACE GLISSANTE ET NE TIENNENT PAS BIEN. DURANT LES 200 PREMIERS KILOMÈTRES IL FAUT ROULER AVEC PRÉCAUTION ET PRENDRE DES ANGLES DIFFÉRENTS DE MANIÈRE À RENDRE TOUTE LA SURFACE RUGUEUSE. C'EST SEULEMENT APRÈS QUE LE PNEU ACCROCHERA NORMALEMENT.
- IL NE FAUT EN AUCUN CAS MONTER DES JANTES D'UN DIAMÈTRE OU D'UNE LARGEUR NON D'ORIGINE. LA TENUE DE ROUTE NE SERAIT PLUS GARANTIE.
- RESPECTEZ LE CODE DE LA ROUTE, ROULEZ DE MANIÈRE DÉFENSIVE POUR PRÉVOIR LES DANGERS SUFFISAMMENT TÔT.
- PLUS ON VA VITE, PLUS LA MOTO RÉAGIT AU VENT LATÉRAL AINSI QU'AUX CHANGEMENTS DE REVÊTEMENT DE LA CHAUSSÉE. A HAUTE VITESSE ON PEUT FACILEMENT PERDRE LE CONTRÔLE DE LA MACHINE.
- ADAPTEZ VOTRE VITESSE AUX CIRCONSTANCES ET À VOS POSSIBILITÉS.
- ROULEZ PRUDEMMENT SUR LES ROUTES QUE VOUS NE CONNAISSEZ PAS.
- REMPLACER LA VISIÈRE DE CASQUE DÈS QUE LE BESOIN S'EN FAIT SENTIR. EN EFFET, UNE VISIÈRE RAYÉ FONT QUE L'ON EST AVEUGLÉ PAR LES PHARES OU LE SOLEIL.
- NE PAS ABANDONNER LA MACHINE TANT QUE LE MOTEUR TOURNE.

Accessoires et chargement

Les accessoires et le chargement peuvent influencer très négativement la tenue de route d'une moto. C'est pourquoi il faut tenir particulièrement compte des indications ci-après.

⚠ ATTENTION

- NE JAMAIS ROULER À PLUS DE 130 KM/H APRÈS AVOIR MONTÉ DES ACCESSOIRES. CEUX-CI PEUVENT RENDRE LA TENUE DE ROUTE MAUVAISE, EN PARTICULIER À VITESSE ÉLEVÉE.
- NE JAMAIS ROULER À PLUS DE 130 KM/H QUAND LA MOTO EST ÉQUIPÉE DE VALISES OU CHARGÉE DE BAGAGES. A VITESSE ÉLEVÉE LA TENUE DE ROUTE EN EST INFLUENCÉE ET LA MOTO POURRAIT DEVENIR INCONTRÔLABLE.
- QUAND DES VALISES ONT ÉTÉ MONTÉES, IL NE FAUT PAS DÉPASSER LA CHARGE MAXIMALE AUTORISÉE PAR LE CONSTRUCTEUR.
- SOUS LA SELLE IL Y A QUATRE CROCHETS PERMETTANT DE FIXER LES BAGAGES. ACCROCHER CEUX-CI DE MANIÈRE À CE QU'ILS NE SOIENT PAS DIRECTEMENT AU DESSUS DE L'ÉCHAPPEMENT, SINON LA CHALEUR POURRAIT LES ENDOMMAGER.
- FAIRE ATTENTION À CE QUE LES BAGAGES NE MASQUENT PAS LE FEU ARRIÈRE.
- LES BAGAGES DOIVENT ÊTRE FIXÉS CORRECTEMENT ET FERMEMENT. S'ILS BOUGENT ILS INFLUENCENT TRÈS NÉGATIVEMENT LA TENUE DE ROUTE.
- UNE CHARGE ÉLEVÉE MODIFIE LA TENUE DE ROUTE ET ALLONGE BEAUCOUP LES DISTANCES DE FREINAGE. ADAPTER LA VITESSE EN CONSÉQUENCE.
- NE PAS DÉPASSER LE POIDS TOTAL ROULANT AUTORISÉ AINSI QUE LA RÉPARTITION AVANT/ARRIÈRE. LE POIDS TOTAL ROULANT COMPREND:
  - LE POIDS DE LA MOTO EN ORDRE DE MARCHE AVEC LES PLEINS
  - IE POIDS DES BAGAGES
  - LE POIDS DU PILOTE ET DU PASSAGER AVEC LEUR ÉQUIPEMENT, DONT LE CASQUE EN PARTICULIER.



Vérifications avant chaque mise en service

Utiliser la moto seulement en parfait état mécanique. Dans un souci de sécurité, il faudrait prendre pour habitude d'effectuer les vérifications suivantes avant chaque mise en service.

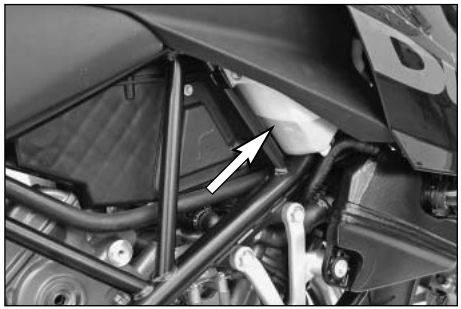
1 CARBURANT
Vérifier le niveau de carburant dans les réservoirs.

2 CHAÎNE
Vérifier l'état et la tension de la chaîne
Une chaîne détendue peut sauter et une chaîne fort usée peut casser. Dans les deux cas d'autres parties de la moto peuvent être endommagées et l'on peut facilement perdre le contrôle de la machine. Si la chaîne est trop tendue ou n'est pas graissée, il se produit une usure anormale de la chaîne, du pignon et de la couronne.

3 PNEUS
Vérifier l'état des pneus. S'ils présentent une entaille ou une hernie, les remplacer. La profondeur du dessin doit être conforme aux règlements administratifs. Vérifier la pression. Une usure trop importante ou une pression incorrecte affecte la tenue de route.

4 FREINS
Vérifier si les freins fonctionnent et contrôler le niveau de liquide de frein dans les bocaux. Les bocaux ont des dimensions telles que même lorsque les plaquettes sont usées, il n'est pas nécessaire de rajouter de liquide. Si le niveau descend au dessous du minimum, c'est qu'il y a une fuite ou qu'il n'y a plus de garniture sur les plaquettes. Faire vérifier alors le système de freinage dans un atelier KTM, car une panne se dessine.
Il faut également vérifier l'état des durites et l'épaisseur des plaquettes.
Vérifier la course à vide de la poignée et de la pédale de frein.

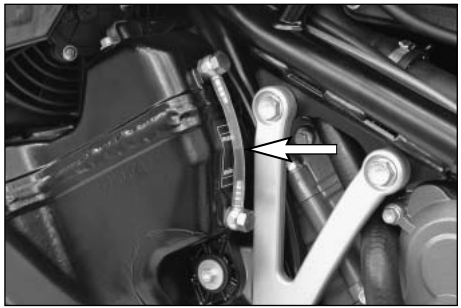
5 CÂBLES
Vérifier le réglage des câbles de gaz et contrôler qu'ils coulissent bien.



6 LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT
Vérifier le niveau lorsque le moteur est froid.

7 EQUIPEMENT ÉLECTRIQUE
Faire démarrer le moteur et vérifier le fonctionnement du phare, du feu rouge, du feu stop, des clignotants, des témoins, du klaxon et du bouton d'arrêt d'urgence.

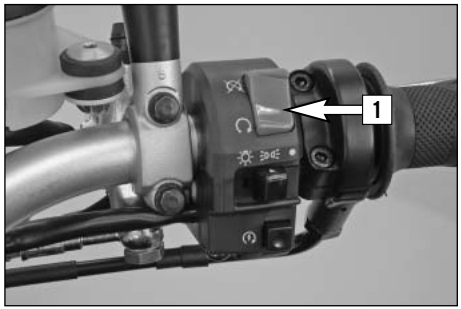
8 VÉRIFIER LE NIVEAU D'HUILE
Un niveau trop bas conduit à une usure prématurée et par suite à la casse.

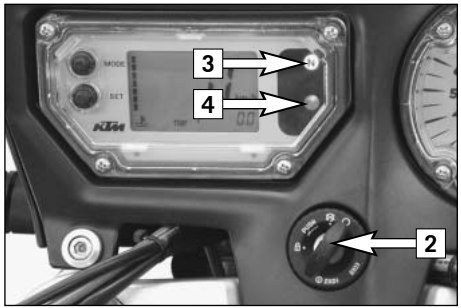


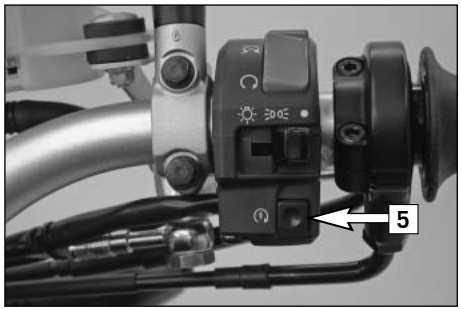
9 BAGAGES, CHARGEMENT
Ne jamais dépasser le poids total en charge autorisé (400 kg) ainsi que la répartition des charges sur les roues. Le poids total en charge autorisé est composé de :
– La moto avec les pleins (220 kg)
– Bagages et accessoires
– Pilote et passager tout équipés

Adapter la pression des pneus, la précontrainte et l'amortissement de la fourche et de l'amortisseur au poids total.
S'assurer avant de démarrer que les bagages sont correctement fixés.

10 RÉTROVISEURS
S'asseoir sur la moto et vérifier le réglage des rétroviseurs.







Lancement du moteur

1 Mettre le bouton d'arrêt d'urgence **[1]** sur la bonne position.
2 Mettre le contact (Clef **[2]** en position ○).
REMARQUE: Quand on met le contact, on entend la pompe à essence pendant environ 2 secondes. Durant ce laps de temps le témoin **FI** est allumé et il ne faut pas démarrer la machine.
3 Mettre la boîte au point mort (Le témoin vert **N [3]** doit être allumé).
4 **Ne pas donner de gaz** et appuyer sur le bouton de démarreur **[5]**.
REMARQUE: Quand on donne les gaz au moment où on lance le moteur, il se produit un bruit métallique assez fort. La cause en est le limiteur de couple. Celui-ci protège les éléments du système de démarrage contre toute détérioration.
5 Dès que le moteur tourne le témoin de pression d'huile **[4]** doit s'éteindre.
6 Enlever le poids de la béquille latérale et la replier jusqu'en butée.

⚠ ATTENTION

– NE PAS FAIRE DÉMARRER LE MOTEUR ET NE PAS LE LAISSER TOURNER DANS UN LOCAL CLOS. EN EFFET, LES GAZ D'ÉCHAPPEMENT SONT NOCIFS ET PEUVENT AMENER UNE PERTE DE CONNAISSANCE POUVANT CONDUIRE À LA MORT. TOUJOURS PRÉVOIR UNE VENTILATION SUFFISANTE.
– NE JAMAIS UTILISER LA MOTO QUAND LA BATTERIE EST DÉCHARGÉE OU SANS LA BATTERIE. EN EFFET, DANS LES DEUX CAS DES COMPOSANTS ET DES ÉLÉMENTS ÉLECTRONIQUES DE SÉCURITÉ PEUVENT SE TROUVER ENDOMMAGÉS, SI BIEN QUE LA MACHINE NE PEUT PLUS ÊTRE UTILISÉE DE MANIÈRE SÛRE DANS LA CIRCULATION.

! ATTENTION

– SI L'ON DONNE DES GAZ AU MOMENT OÙ ON LANCE LE MOTEUR, LA GESTION MOTEUR COUPE L'INJECTION. LE MOTEUR NE PEUT DONC ALORS PAS DÉMARRER. NE PAS DONNER DE GAZ AU DÉMARRAGE !
– SI LE TÉMOIN DE PRESSION D'HUILE NE S'ÉTEINT PAS DÈS QUE LE MOTEUR TOURNE, IL FAUT IMMÉDIATEMENT COUPER LE MOTEUR. SI ON NE LE FAIT PAS, IL SE PRODUIT TRÈS RAPIDEMENT UNE CASSE MOTEUR. VÉRIFIER LE NIVEAU D'HUILE, CONSULTER SI NÉCESSAIRE UN ATELIER KTM.
– ACTIONNER LE DÉMARREUR PENDANT 5 SECONDES AU MAXIMUM. ATTENDRE AU MOINS 5 SECONDES AVANT DE RECOMMENCER.
– NE PAS FAIRE PRENDRE DE TOURS AU MOTEUR FROID. IL PEUT SE PRODUIRE UN SERRAGE, CAR LE PISTON CHAUFFE PLUS VITE ET DONC SE DILATE PLUS RAPIDEMENT QUE LE CYLINDRE, QUI EST REFROIDI PAR EAU. TOUJOURS LAISSER CHAUFFER UN PEU LE MOTEUR.

SI LE MOTEUR N'EST PAS ENTRAÎNÉ QUAND ON APPUIE SUR LE BOUTON DE DÉMARREUR, ON:
Vérifiera
– si la boîte est au point mort
– si le bouton d'arrêt d'urgence n'ouvre pas le circuit
– si l'allumage est mis
– si le phare s'allume (Bouton d'éclairage en position ☼)
  – si non, c'est que la batterie est déchargée
  – si oui, effectuer la „recherche de panne" comme cela est décrit dans ce manuel ou consulter un atelier KTM.

SI LE MOTEUR EST ENTRAÎNÉ QUAND ON APPUIE SUR LE BOUTON DE DÉMARREUR MAIS NE VEUT PAS DÉMARRER, ON:
Vérifiera
– si l'on a donné des gaz au démarrage
  – si le témoin **FI** est allumé
  – si oui, voir le tableau des codes de clignotement
– s'il y a suffisamment d'essence dans le réservoir
  – si non, mettre de l'essence
  – si oui, effectuer la „recherche de panne" comme cela est décrit dans ce manuel ou consulter un atelier KTM.

REMARQUE:
Cette moto est équipée d'un système de sécurité pour le démarrage. Le moteur peut démarrer seulement quand la boîte de vitesses est au point mort ou que l'on tire sur la poignée d'embrayage. Quand la béquille latérale est déployée, le moteur démarre seulement quand la boîte de vitesses est au point mort ou que l'on tire sur la poignée d'embrayage. Si la béquille n'est pas rentrée, que l'on engage une vitesse et que l'on relâche l'embrayage, le moteur se coupe.

Démarrage

Mettre la lumière, tirer sur la poignée d'embrayage et passer la première. Relâcher lentement la poignée d'embrayage tout en donnant les gaz avec précaution.

⚠ ATTENTION

– TOUJOURS METTRE LA LUMIÈRE POUR ROULER. ON EST AINSI VU BEAUCOUP PLUS TÔT PAR LES AUTRES USAGERS DE LA ROUTE.
– QUAND ON ROULE, NE JAMAIS RIEN LAISSER ACCROCHÉ AU CÂBLE DE LA SERRURE DE CASQUE, QUE CE SOIT UN CASQUE OU AUTRE CHOSE. ON POURRAIT ALORS PERDRE LE CONTRÔLE DE LA MACHINE.

Passage des vitesses, Conduite

Le premier rapport sert au démarrage ainsi que dans une forte pente. Lorsque les circonstances le permettent (circulation, pente) on passe le rapport supérieur. Pour cela on coupe les gaz tout en tirant sur la poignée d'embrayage, on passe la vitesse, on relâche l'embrayage et l'on redonne les gaz avec précaution. Dans les virages il faudrait éviter de passer les vitesses et il faut donner les gaz avec précaution. Si le starter est mis, il faut l'enlever dès que le moteur est chaud.
Ne jamais donner plus de gaz que le permettent l'état de la route et le temps. Dans les virages surtout il faut accélérer prudemment. En ouvrant brutalement on peut perdre le contrôle de la machine, d'autre part cela fait augmenter la consommation.
Pour descendre un rapport, freiner éventuellement tout en coupant les gaz. Tirer sur la poignée d'embrayage et engager le rapport inférieur. Relâcher doucement l'embrayage et redonner les gaz, ou descendre un nouveau rapport. Si le moteur a calé à un carrefour par exemple, simplement débrayer et actionner le démarreur. Il n'est pas nécessaire de repasser au point mort.
Si le témoin FI s'allume alors qu'on roule, il faut s'arrêter immédiatement. Dès que l'on met la boîte au point mort, le témoin se met à clignoter. Le rythme de clignotement permet de déterminer un nombre à deux chiffres, un code de clignotement.
Exemple :
Code 34 : FI clignote 3fois lentement et 4 fois rapidement, puis pause.
Code 06 : FI clignote 6 fois rapidement, puis pause.
Ce code de clignotement permet de déterminer de quel composant provient le dysfonctionnement (voir paragraphe Recherche de panne). Ainsi on peut localiser la panne en l'absence d'un boîtier diagnostic.

⚠ ATTENTION

– EVITER DE COUPER OU D'ACCÉLÉRER BRUTALEMENT EN COURBE OU SUR UNE SURFACE MOUILLÉE OU GLISSANTE. EN EFFET ON PEUT ALORS FACILEMENT PERDRE LE CONTRÔLE DE LA MACHINE.

⚠ ATTENTION

- NE JAMAIS METTRE LE CONTACTEUR À CLEF SUR LA POSITION ⊠ OU 🔒 ALORS QU'ON ROULE.
- NE PAS RÉGLER LE COMPTEUR EN ROULANT. CELA DISTRAIT DE LA CIRCULATION ET ON PEUT PERDRE LE CONTRÔLE DE LA MACHINE.
- QUAND ON ROULE, LE PASSAGER DOIT SE TENIR AU PILOTE OU À LA SANGLE DE MAINTIEN DE LA SELLE. IL DOIT AVOIR SES PIEDS SUR LES REPOSE-PIED.
- VÉRIFIER RÉGULIÈREMENT LA FIXATION DES BAGAGES ET DES VALISES.
- APRÈS UNE CHUTE, IL FAUT INSPECTER LA MACHINE COMME AVANT TOUTE UTILISATION.
- IL FAUT TOUJOURS REMPLACER UN GUIDON TORDU. IL NE FAUT JAMAIS LE REDRESSER CAR IL PERD ALORS DE SA SOLIDITÉ.

! ATTENTION

- UN RÉGIME ÉLEVÉ QUAND LE MOTEUR EST FROID NUIT À LA LONGÉVITÉ DE CE DERNIER. IL EST PRÉFÉRABLE D'EFFECTUER QUELQUES KILOMÈTRES À RÉGIME MOYEN AVANT D'OUVRIR EN GRAND. LE MOTEUR A ATTEINT SA TEMPÉRATURE DE FONCTIONNEMENT LORSQUE LE 4ÈME TRAIT DE LA JAUGE DE TEMPÉRATURE S'ALLUME.
- SI LE TÉMOIN ROUGE DE PRESSION D'HUILE S'ALLUME ALORS QU'ON ROULE, C'EST QUE LA PRESSION EST INSUFFISANTE POUR LUBRIFIER CORRECTEMENT LE MOTEUR. ARRÊTER IMMÉDIATEMENT ET COUPER LE MOTEUR. SI L'ON CONTINUE MALGRÉ TOUT, IL SE PRODUIT TRÈS RAPIDEMENT UNE CASSE MOTEUR. VÉRIFIER LE NIVEAU D'HUILE, CONSULTER SI NÉCESSAIRE UN ATELIER KTM.
- NE JAMAIS DESCENDRE UNE VITESSE À PLEIN RÉGIME. IL SE PRODUIRAIT UN SURRÉGIME QUI POURRAIT ENDOMMAGER LE MOTEUR. D'AUTRE PART, LE BLOCAGE DE LA ROUE ARRIÈRE POURRAIT FACILEMENT FAIRE PERDRE LE CONTRÔLE DE LA MACHINE.
- NE JAMAIS FAIRE DÉMARRER LA MOTO SANS FILTRE À AIR CAR LA SALETÉ RENTRE ALORS DANS LE MOTEUR ET PROVOQUE UNE USURE PRÉMATURÉE.
- SI UN MANQUE DE PUISSANCE SE FAIT SENTIR ALORS QU'ON ROULE ET CELA PARCE QU'UN CYLINDRE A DES RATÉS D'ALLUMAGE OU MÊME NE DONNE PLUS DU TOUT, IL FAUT S'ARRÊTER AUSSITÔT. EN EFFET, SI DU MÉLANGE AIR-ESSENCE PASSE DANS LE POT À CATALYSE ET S'Y ALLUME, LA CHALEUR DÉGAGÉE DÉTRUIT LE POT AINSI QUE LES PIÈCES QUI L'ENTOURENT.
- LE TÉMOIN ROUGE DU CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT S'ALLUME QUAND LE LIQUIDE A ATTEINT 120° CELSIUS. LES CAUSES DE LA MONTÉE EN TEMPÉRATURE PEUVENT ÊTRE LES SUIVANTES:
  - ON ROULE DOUCEMENT EN DEMANDANT UN EFFORT AU MOTEUR ALORS QUE LA TEMPÉRATURE DE L'AIR EST ÉLEVÉE
  - MANQUE DE LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT DANS LE SYSTÈME
  - LE VENTILATEUR SUR LE RADIATEUR NE FONCTIONNE PAS
  - MAUVAISE UTILISATION DE L'EMBRAYAGE POUR ROULER DOUCEMENT

  LAISSER REFROIDIR LE MOTEUR ET PENDANT CE TEMPS VÉRIFIER S'IL Y A UNE FUITE DE LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT. VÉRIFIER LE NIVEAU DE LIQUIDE DANS LE RADIATEUR ET PAS SEULEMENT DANS LE VASE D'EXPANSION. **ATTENTION DE NE PAS S'ÉBOUILLANTER.** ON PEUT REPARTIR SEULEMENT S'IL Y A ASSEZ DE LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT DANS LE SYSTÈME.
- SI DES BRUITS NON FONCTIONNELS APPARAISSENT QUAND ON ROULE, IL FAUT S'ARRÊTER TOUT DE SUITE, COUPER LE MOTEUR ET PRENDRE CONTACT AVEC UN ATELIER KTM.

Freinage

Couper les gaz et freiner en même temps de l'avant et de l'arrière. Freiner avec une précaution particulière quand il y a du sable, que le sol est gras ou mouillé. Toujours bien doser, car des roues qui bloquent déstabilisent la moto et conduisent à la chute. Descendre les vitesses en fonction du ralentissement. S'il faut freiner, c'est avant le virage et pas dans le virage.
Dans les grandes descentes, utiliser le frein moteur. Descendre une à deux vitesses en prenant garde toutefois de ne pas effectuer de surrégime. Ainsi on aura moins à freiner et les freins ne chaufferont pas.

⚠ ATTENTION

- LORSQU'IL PLEUT OU QUE L'ON A NETTOYÉ LA MOTO IL PEUT SE FAIRE QU'IL Y AIT UN TEMPS DE RÉPONSE AU FREINAGE PARCE QUE LES DISQUES SONT MOUILLÉS. IL FAUT QUE LES DISQUES COMMENCENT PAR SÉCHER.

⚠ ATTENTION

– QUAND ON ROULE SUR UNE CHAUSSÉE QUI A ÉTÉ SALÉE EN HIVER OU QUI EST SALE IL SE PEUT QU'IL Y AIT AUSSI UN TEMPS DE RÉPONSE AU FREINAGE. LÀ IL FAUT QUE LES DISQUES COMMENCENT PAR SE NETTOYER.
– TENIR COMPTE QUE LES DISTANCES DE FREINAGE S'ALLONGENT QUAND ON TRANSPORTE UN PASSAGER OU DES BAGAGES.
– LORS DU FREINAGE, LE DISQUE, LES PLAQUETTES, LA PINCE ET LE LIQUIDE S'ÉCHAUFFENT. PLUS ILS CHAUFFENT, MOINS LE FREINAGE EST BON. DANS LES CAS EXTRÊMES, LE FREINAGE DEVIENT NUL.
– SI LA RÉSISTANCE AU LEVIER DE FREIN À MAIN OU À LA PÉDALE DE FREIN EST „SPONGIEUSE", CECI SIGNIFIE QUE LE SYSTÈME DE FREINAGE N'EST PAS EN ORDRE. FAITES-LE VÉRIFIER DANS UN GARAGE KTM AVANT DE ROULER AVEC VOTRE MOTO.

Arrêt et béquillage

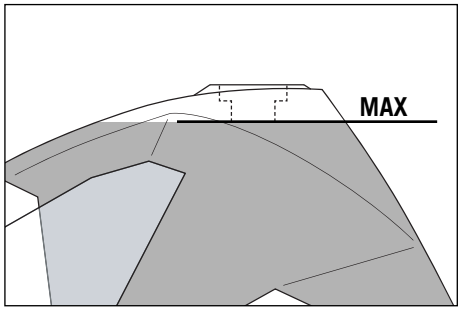
Ralentir la moto et metter la boîte de vitesses au point mort. Pour arrêter le moteur, couper le contact. Mettre la moto sur un sol stable. Mettre l'antivol. Avec le pied déplier la béquille latérale vers l'avant jusqu'en butée et porter le poids de la moto sur elle. Veiller à ce que le sol soit stable. Mettre l'antivol.

⚠ ATTENTION

– TOUJOURS GARER LA MOTO SUR UN SOL PLAN ET DUR.
– NE PAS ABANDONNER LA MACHINE TANT QUE LE MOTEUR TOURNE.
– LES DÉGAGEMENTS DE CHALEUR PEUVENT ÊTRE INTENSES TANT AU NIVEAU DU MOTEUR, QUE DE L'ÉCHAPPEMENT, QUE DU RADIATEUR, QUE DES DISQUES DE FREIN, QUE DES AMORTISSEURS. ON FERA DONC ATTENTION AVANT D'Y TOUCHER ET ON GARERA LA MACHINE DE MANIÈRE À ÉVITER TOUT CONTACT FORTUIT.
– NE JAMAIS GARER LA MOTO LÀ OÙ SE TROUVERAIENT DES HERBES SÈCHES OU DES MATÉRIAUX FACILEMENT INFLAMMABLES.

! ATTENTION

– IL CONVIENT DE TOUJOURS RETIRER LA CLEF DE CONTACT QUAND ON GARE LA MOTO, AFIN DE PRÉVENIR UNE UTILISATION ABUSIVE.
– QUAND ON S'ASSIED SUR LA MOTO EN FAISANT PORTER LE POIDS SUPPLÉMENTAIRE SUR LA BÉQUILLE, CELLE-CI, OU BIEN LE CARTER, PEUT S'ABÎMER. LA MOTO PEUT ÉGALEMENT TOMBER.



Carburant, mettre de l'essence

Telle qu'elle est livrée, la LC8 consomme du super non d'un indice d'octane au moins égal à 95.
Quand on a fait le plein, il faut environ 8 minutes pour que le témoin s'éteigne, que TRIP F passe à 0 et que l'on repasse dans le mode d'affichage précédent.
NOTA BENE:
En appuyant sur la touche SET 2 on éteint aussitôt le témoin.

! ATTENTION

CETTE MOTO EST ÉQUIPÉE D'UN POT À CATALYSE QUE L'UTILISATION D'ESSENCE PLOMBÉE DÉTRUIT. C'EST POURQUOI IL FAUT UTILISER UNIQUEMENT DE L'ESSENCE SANS PLOMB.

Le carburant augmente de volume avec la température. Ne pas remplir le réservoir à ras bord (Cf. Figure).

⚠ ATTENTION

L'ESSENCE S'ENFLAMME FACILEMENT ET ELLE EST NOCIVE. LA PLUS GRANDE PRUDENCE EST RECOMMANDÉE. NE PAS FAIRE LE PLEIN À PROXIMITÉ D'UNE FLAMME OU D'UNE CIGARETTE. TOUJOURS ARRÊTER LE MOTEUR. FAIRE ATTENTION À NE PAS RENVERSER D'ESSENCE SUR L'ÉCHAPPEMENT OU LE MOTEUR TANT QUE LA MACHINE EST CHAUDE. ESSUYER AUSSITÔT LES ÉCLABOUSSURES. EN CAS D'INGESTION OU D'ÉCLABOUSSURE DANS LES YEUX, IL FAUT CONSULTER AUSSITÔT UN MÉDECIN.

	990 SUPER DUKE 2006 Une moto propre fait économiser temps et argent!	1ère révision après 1000 km	Tous les 7500 km ou 1 fois par an	Tous les 15 000 km ou tous les 2 ans
MOTEUR	Vidanger, changer filtre	●	●	●
	Nettoyer les crépines moteur et réservoir d'huile	●	●	●
	Nettoyer les aimants des bouchons de vidange moteur et réservoir d'huile	●	●	●
	Vérifier état et position des durites d'huile	●	●	●
	Remplacer les bougies			●
	Vérifier jeu aux soupapes, régler	●		●
	Vérifier fixations moteur	●	●	●
	Vérifier le serrage de toutes les vis moteur accessibles	●	●	●
	Vérifier les disques d'embrayage			●
	Vérifier le plateau à rampes de l'embrayage			●
INJECTION	Vérifier l'état et l'étanchéité des manchons	●		●
	Contrôler la mémoire des dysfonctionnements avec le boîtier diagnostic KTM	●	●	●
	Vérifier avec le boîtier diagnostic KTM les contacteurs de point mort, embrayage, 2ème/3ème et de béquille latérale	●	●	●
	Vérifier que les durites d'essence, les tuyaux des capteurs de dépression et les tuyaux du système d'air secondaire sont positionnés correctement et ne sont pas abîmés.	●	●	●
	Remplacer le joint torique du raccord de durite d'essence et vérifier l'étanchéité	●	●	●
	Vérifier l'état et la position du faisceau du corps papillonné	●		●
ACCESSOIRES	Vérifier étanchéité circuit de refroidissement, antigel	●	●	●
	Vérifier fonctionnement du ventilateur	●	●	●
	Vérifier l'étanchéité et la fixation de l'échappement, contrôler si les colliers sont bien serrés	●	●	●

990 SUPER DUKE 2006 Une moto propre fait économiser temps et argent!		1ère révision après 1000 km	Tous les 7500 km ou 1 fois par an	Tous les 15 000 km ou tous les 2 ans
ACCESSOIRES	Remplacer le joint graphité du morceau qui coulisse au tuyau de sortie arrière			●
	Vérifier état, souplesse et position des câbles, régler, graisser	●	●	●
	Vérifier le niveau de liquide dans le bocal du maître-cylindre d'embrayage		●	●
	Vérifier le filtre à air, le remplacer si nécessaire, nettoyer le boîtier			●
	Vérifier état et position des fils électriques	●	●	●
	Vérifier réglage du phare	●	●	●
	Vérifier fonctionnement circuit électrique (code/phare, stop, cligno, appel de phare, témoins, éclairage compteur, klaxon, contacteur béquille atérale, contacteur embrayage, coupe-circuit)	●	●	●
	Vérifier le serrage de tous les écrous et vis	●	●	●
FREINS	Vérifier niveau liquide de frein, épaisseur des plaquettes, disques	●	●	●
	Remplacer le liquide de frein			●
	Vérifier état et étanchéité durites de frein	●	●	●
	Vérifier état, course à vide pédale et poignée de frein, régler	●	●	●
	Vérifier serrage vis circuit de frein	●	●	●
PARTIE-CYCLE	Vérifier fonctionnement et étanchéité fourche et amortisseur	●	●	●
	Nettoyer les cache-poussière		●	●
	Purger les bras de fourche	●	●	●
	Vérifier l'ancrage du bras oscillant	●	●	●
	Vérifier/régler les roulements de direction	●	●	●
	Vérifier serrage de toutes les vis partie-cycle (tés, écrous et vis des broches, ancrage bras, biellette de renvoi, amortisseur)	●	●	●

990 SUPER DUKE 2006 Une moto propre fait économiser temps et argent!		1ère révision après 1000 km	Tous les 7500 km ou 1 fois par an	Tous les 15 000 km ou tous les 2 ans
ROUES	Vérifier tension des rayons et voile des jantes	●	●	●
	Reifenzustand und Luftdruck kontrollieren	●	●	●
	Vérifier l'état, la fixation et la tension des guide-chaîne, de la chaîne	●	●	●
	Vérifier si le pignon de sortie de boîte et la couronne sont bien fixés et freinés	●	●	●
	Graisser la chaîne	●	●	●
	Vérifier jeu roulements de roue et amortisseur de transmission		●	●

EN USAGE COMPÉTITION IL FAUT FAIRE LA RÉVISION DES 7500 KM APRÈS CHAQUE COURSE!
Il ne faut pas dépasser la révision de plus de 500 km.
Les révisions effectuées dans un atelier KTM agréé ne dispensent pas le pilote de tout entretien et contrôle.

990 SUPER DUKE 2006 TRAVAUX D'ENTRETIEN IMPORTANTS RECOMMANDÉS POUVANT ÊTRE DEMANDÉS EN SUPPLÉMENT!		
	au moins 1x par an	Tous les 15000 km ou 2 ans
Entretien complet de la fourche		●
Entretien complet de l'amortisseur		●
Nettoyer et graisser roulements de direction et caches	●	
Traiter raccords et contacteurs électriques avec un aérosol	●	
Mettre graisse spéciale sur les cosses de batterie	●	
Remplacer le liquide de refroidissement		●

990 SUPER DUKE 2006 VÉRIFICATIONS ET TRAVAUX D'ENTRETIEN IMPORTANTS À EFFECTUER PAR LE PILOTE			
	Avant chaque utilisation	**Après chaque lavage**	**Tous les 1000 km**
Vérifier niveau huile	●		
Vérifier niveau liquide de frein	●		
Vérifier état des garnitures de frein	●		
Vérifier fonctionnement de l'éclairage	●		
Vérifier fonctionnement du klaxon	●		
Graisser câbles et embouts		●	
Purger les bras de fourche			●
Nettoyer la chaîne			●
Graisser la chaine		●	●
Vérifier tension	●		
Vérifier état des pneus et pression	●		
Vérifier niveau liquide de refroidissement	●		
Vérifier étanchéité durites d'essence	●		
Vérifier si toutes les commandes fonctionnent bien	●		
Graisser les poignées de frein et d'embrayage		●	
Vérifier freinage	●	●	
Passer anticorrosion à la cire sur pièces nues (sauf freins, échappement)		●	
Mettre aérosol sur contacteur/antivol de direction et bouton éclairage		●	

⚠ ATTENTION

TOUS LES TRAVAUX ET RÉGLAGES MARQUÉS D'UN * EXIGENT DES CONNAISSANCES TECHNIQUES ET SPÉCIALISÉES. POUR UNE SÉCURITÉ MAXIMUM IL CONVIENT DE FAIRE EFFECTUER CES TRAVAUX DANS UN ATELIER KTM AGRÉÉ. LA MOTO Y SERA ENTRETENUE PAR UN PERSONNEL QUALIFIÉ SPÉCIALEMENT FORMÉ.

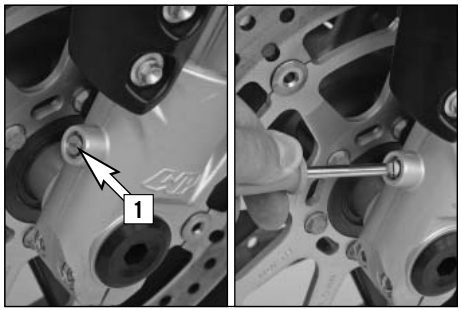
! ATTENTION

- EVITER D'EMPLOYER UN NETTOYEUR HAUTE PRESSION POUR NETTOYER LA MOTO, CAR L'EAU POURRAIT PÉNÉTRER DANS LES ROULEMENTS, LES RACCORDS ÉLECTRIQUES ETC.
- POUR FIXER LES DÉFLECTEURS SUR LE RÉSERVOIR, UTILISER SEULEMENT LES VIS SPÉCIALES À LA BONNE LONGUEUR FOURNIES PAR KTM. EN EFFET, D'AUTRES VIS, OU D'UNE LONGUEUR DIFFÉRENTE, PEUVENT PERCER LE RÉSERVOIR, QUI PERD ALORS SON ESSENCE.
- SI L'ON ENLÈVE DES ÉCROUS AUTOBLOQUANTS, IL FAUT EN METTRE DES NEUFS AU REMONTAGE. SI L'ON N'EN DISPOSE PAS, IL FAUT ENDUIRE LES FILETAGES DE LOCTITE 243. SI LES FILETAGES SONT ABÎMÉS, IL FAUT REMPLACER LA VIS ET L'ÉCROU.
- NE PAS EMPLOYER DE RONDELLES ÉVENTAIL OU GROWER POUR LES FIXATIONS MOTEUR, CAR ELLES FONT LEUR PLACE DANS LE MÉTAL DU CADRE ET LES FIXATIONS SE DESSERRENT CONSTAMMENT. UTILISER DES ÉCROUS AUTOBLOQUANTS.
- LAISSER REFROIDIR LA MACHINE AVANT D'EN FAIRE L'ENTRETIEN. ON ÉVITERA AINSI DE SE BRÛLER.
- ELIMINER LES HUILES, LES GRAISSES, LES FILTRES, LE CARBURANT, LES PRODUITS D'ENTRETIEN ETC. EN ACCORD AVEC LES RÈGLEMENTS. TENIR COMPTE DES PRESCRIPTIONS LOCALES.
- NE JAMAIS JETER LA VIEILLE HUILE À L'ÉGOUT OU DANS LA NATURE. UN LITRE D'HUILE POLLUE UN MILLION DE LITRES D'EAU.

REGLAGE DE BASE FOURCHE WP 4860 ROMA 990 SUPER DUKE	Comfort en solo	**Réglage de base**	Sport en solo	Charge maximale
Amortissement a la compression (crans)	20	**15**	10	15
Amortissement a la detente (crans)	20	**15**	10	15
Précontrainte di ressort (tours)	5	**5**	5	6

Réglage de la fourche et de l'amortisseur

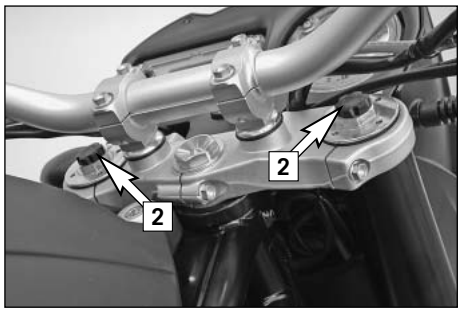
La fourche et l'amortisseur présentent de nombreuses possibilités de réglage permettant d'adapter la machine à un style de conduite et à la charge transportée.
Afin de faciliter le réglage, nous avons rassemblé les valeurs d'expérience dans des tableaux. Il s'agit là de valeurs de base servant aux réglages personnels. Ne pas procéder arbitrairement (max. +/- 40%), car on pourrait alors diminuer la tenue de route, en particulier à grande vitesse.
Veiller à ce que les réglages soient les mêmes pour les deux bras de fourche.



Réglage de la compression de la fourche

L'amortissement à la compression se règle à la partie inférieure du bras de fourche. Il règle l'importance de l'amortissement uniquement lorsque la fourche s'enfonce. Enlever le capuchon **[1]**. Le réglage s'effectue avec la molette (COM).
En tournant dans le sens des aiguilles d'une montre, on augmente l'amortissement; en tournant dans le sens contraire, on le réduit. L'amortissement doit être réglé de manière identique pour les deux bras de fourche.

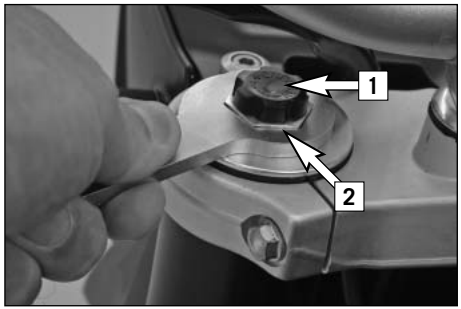
REGLAGE DE BASE:
– Tourner le bouton dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'en butée.
– Revenir de 15 crans en arrière dans le sens contraire de celui des aiguilles d'une montre.



Réglage de la détente de la fourche

L'amortissement à la détente se règle à la partie supérieure du bras de fourche. Il règle l'importance de l'amortissement uniquement lorsque la fourche se détend. Le réglage s'effectue avec la molette **[2]** (REB).
En tournant dans le sens des aiguilles d'une montre, on augmente l'amortissement; en tournant dans le sens contraire, on le réduit. L'amortissement doit être réglé de manière identique pour les deux bras de fourche.

REGLAGE DE BASE:
– Tourner le bouton dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'en butée.
– Revenir de 15 crans en arrière dans le sens contraire de celui des aiguilles d'une montre.

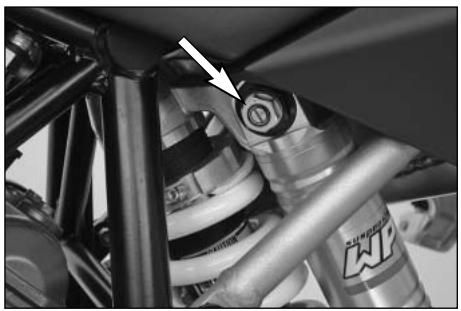


Réglage de la précontrainte de la fourche

La précontrainte de la fourche peut se régler de +/- 5 mm au moyen des vis **[2]** (clef de 24). En tournant dans le sens des aiguilles d'une montre on augmente la précontrainte, en tournant dans le sens inverse, on la réduit. Un tour de vis représente 1 mm.
Quand on modifie la précontrainte on ne change pas l'amortissement à la détente, même si la vis de réglage **[1]** tourne aussi. La précontrainte du ressort doit être la même sur les deux bras de fourche.
Toutefois, il faudrait fondamentalement mettre plus d'amortissement à la détente quand on augmente la précontrainte.

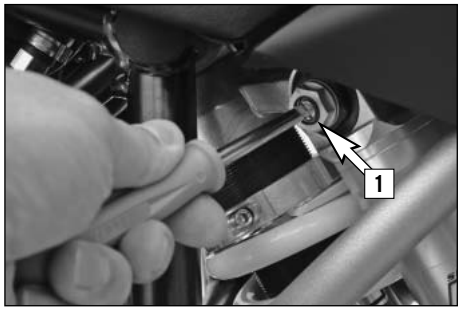
RÉGLAGE DE BASE:
Tourner la vis de réglage jusqu'en butée dans le sens contraire de celui des aiguilles d'une montre puis revenir de 5 tours dans le sens des aiguilles d'une montre.

REGLAGE DE BASE AMMORTISSEUR WP 4618 BAVP 990 SUPER DUKE	Comfort en solo	**Réglage de base**	Sport en solo	Charge maximale
Amortiss. à la compression petite vitesse (crans)	25	**20**	10	10
Amortiss. à la compression grande vitesse (tours)	2,5	**2**	2	1,5
Amortissement a la detente (crans)	22	**17**	10	5
Précontrainte di ressort (mm)	6	**6**	6	6



Reglage da la amortissement à la compression de l'amortisseur

L'amortisseur permet un réglage séparé de l'amortissement à la compression pour petite et grande vitesse (Dual Compression Control).
L'appellation petite et grande vitesse concerne la rapidité du mouvement de l'amortisseur quand il s'enfonce et non pas l'allure de la moto.
Le système petite et grande vitesse présente des recouvrements : pour un enfoncement de l'amortisseur de vitesse lente jusqu'à normale, c'est principalement la partie „petite vitesse" du système qui entre en ligne de compte.
La partie „grande vitesse" joue son rôle pour un enfoncement rapide. Quand on tourne dans le sens des aiguilles d'une montre, l'amortissement augmente. Dans le sens contraire, il se réduit.

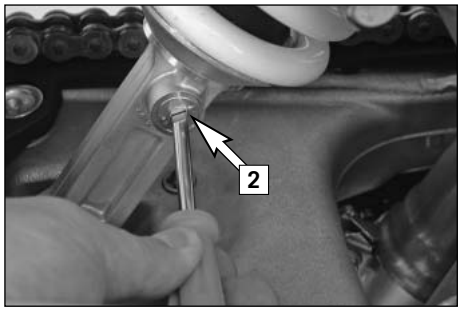


RÉGLAGE DE BASE „PETITE VITESSE“:
– Visser la vis de réglage **[1]** avec un tournevis dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'en butée.
– Tourner 20 crans dans le sens contraire de celui des aiguilles d'une montre.

RÉGLAGE DE BASE „GRANDE VITESSE“:
– Tourner la vis de réglage avec une clef à pipe de 17, jusqu'en butée dans le sens des aiguilles d'une montre.
– Tourner 2 tours dans le sens contraire des aiguilles d'une montre.

⚠ ATTENTION

L'AMORTISSEUR EST REMPLI D'AZOTE SOUS HAUTE PRESSION. NE PAS ESSAYER DE LE DÉMONTER OU TENTER DE LE RÉPARER SOI-MÊME. ON POURRAIT SE BLESSER GRAVEMENT.NE JAMAIS TOUCHER À LA GROSSE VIS NOIRE (24 MM).

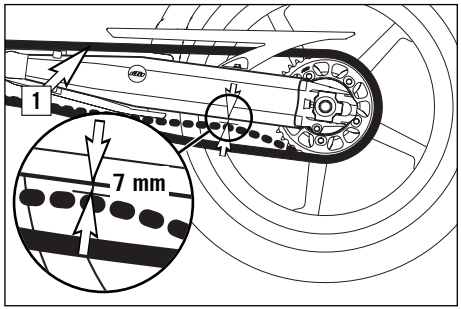


Réglage de l'amortisseur, amortissement à la détente

Le degré d'amortissement à la détente se règle avec la vis de réglage **[2]**. En tournant dans le sens des aiguilles d'une montre on augmente l'amortissement, en tournant dans le sens contraire de celui des aiguilles d'une montre on le réduit.
RÉGLAGE DE BASE:
– Tourner la vis de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'en butée.
– Tourner 17 crans dans le sens contraire de celui des aiguilles d'une montre.

⚠ ATTENTION

L'AMORTISSEUR EST REMPLI D'AZOTE SOUS HAUTE PRESSION. NE PAS ESSAYER DE LE DÉMONTER OU TENTER DE LE RÉPARER SOI-MÊME. ON POURRAIT SE BLESSER GRAVEMENT.

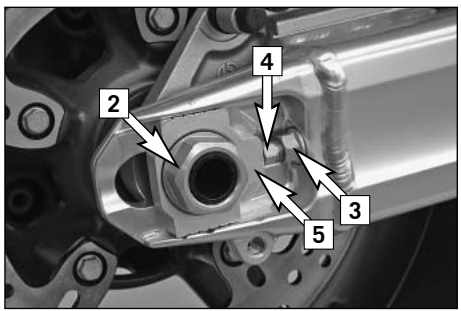


Contrôle de la tension de la chaîne

Mettre la moto sur la béquille latérale et mettre la boîte de vitesses au point mort. Appuyer sur la chaîne vers le haut. La distance entre la chaîne et le bras oscillant doit être de 7 mm. Le brin supérieur **[1]** doit alors être tendu (voir illustration). Corriger la tension de la chaîne si besoin est.

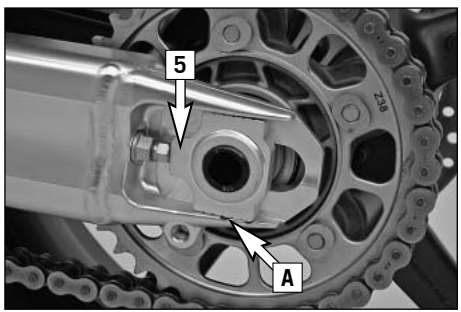
⚠ ATTENTION

- SI LA CHAÎNE EST TROP TENDUE, LES ÉLÉMENTS DE LA TRANSMISSION SECONDAIRE, À SAVOIR LA CHAÎNE, LE PIGNON, LA COURONNE, LES ROULEMENTS EN SORTIE DE BOÎTE ET À LA ROUE ARRIÈRE SUBISSENT UNE CONTRAINTE SUPPLÉMENTAIRE. EN PLUS D'UNE USURE PRÉMATURÉE IL PEUT MÊME SE PRODUIRE UNE RUPTURE DE CHAÎNE.
- SI EN REVANCHE LA CHAÎNE EST TROP LÂCHE, ELLE PEUT SAUTER, BLOQUER LA ROUE ARRIÈRE OU ENDOMMAGER LE MOTEUR.
- DANS LES DEUX CAS ON PEUT ALORS PERDRE LE CONTRÔLE DE LA MACHINE.



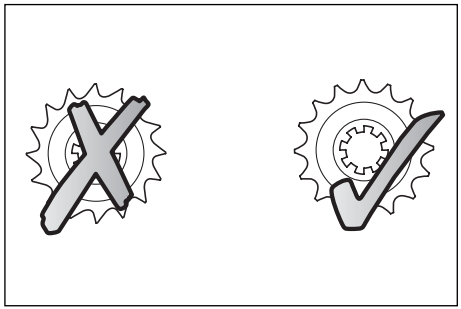
Tension de la chaîne

Desserrer l'écrou à épaulement **[2]**. Desserrer les contre-écrous **[3]** et tourner de manière égale les vis de réglage **[4]** à gauche et à droite. Resserrer les contre-écrous **[3]**.
Pour que la roue soit correctement placée, il faut que les repères sur les tendeurs de chaîne soient dans la même position par rapport aux repères de référence **[A]** sur le bras oscillant à droite et à gauche. Avant de resserrer la broche, vérifier que les tendeurs **[5]** sont bien contre les vis de réglage et que les roues avant et arrière sont bien dans un même plan. Resserrer l'écrou à épaulement **[2]** à 90 Nm.



⚠ ATTENTION

AU CAS OÙ VOUS NE DISPOSERIEZ PAS DE CLÉ DYNAMOMÉTRIQUE LORS DU MONTAGE, FAITES AJUSTER LE COUPLE DE SERRAGE DÈS QUE POSSIBLE DANS UN ATELIER KTM. UNE BROCHE DE ROUE MAL SERRÉE PEUT ENTRAÎNER UN DÉFAUT DE TENUE DE ROUTE.



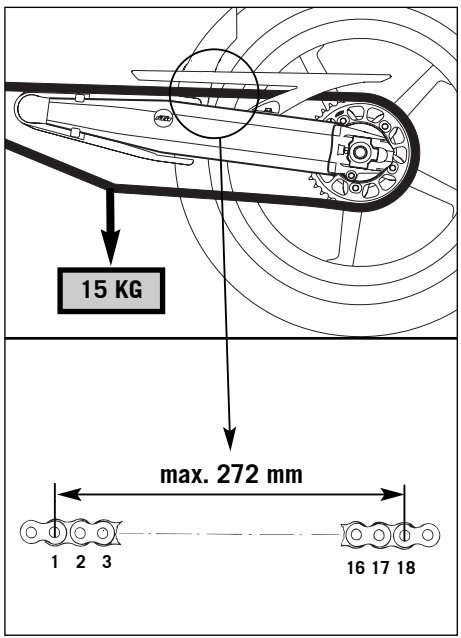
Entretien de la chaîne

Sur la chaîne à joints X l'entretien est réduit au minimum. Laver avec un jet d'eau peu puissant. Ne jamais employer de brosse ou de dissolvant. Quand la chaîne est sèche, passer dessus un aérosol spécial pour chaîne à joints X (Motorex Chainlube 622).

⚠ ATTENTION

- VEILLER À CE QU'AUCUN LUBRIFIANT NE SE DÉPOSE SUR LE PNEU ARRIÈRE OU LE DISQUE DE FREIN. LE PNEU GLISSERAIT ET LE FREIN PERDRAIT BEAUCOUP EN EFFICACITÉ, CE QUI POURRAIT AMENER UNE PERTE DE CONTRÔLE DE LA MOTO.
- POUR DES RAISONS DE SÉCURITÉ LA CHAÎNE N'EST PAS POURVUE D'UNE ATTACHE RAPIDE. TOUJOURS FAIRE REMPLACER LA CHAÎNE DANS UN ATELIER KTM. CET ATELIER POSSÈDE L'OUTIL SPÉCIAL POUR RIVER LES CHAÎNES.
- IL NE FAUT JAMAIS MONTER UNE ATTACHE RAPIDE ORDINAIRE.

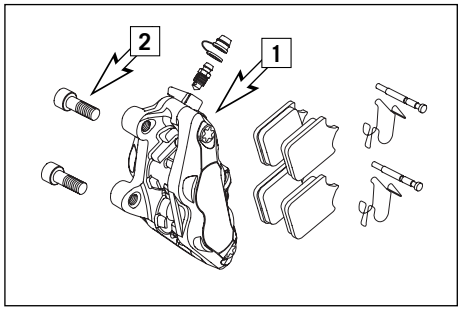
Il faut également vérifier l'état du pignon et de la couronne ainsi que du guide-chaîne. Les remplacer si nécessaire.

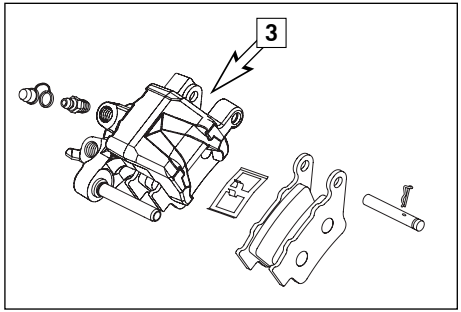


Contrôle de l'usure de la chaîne

Pour vérifier l'usure de la chaîne il convient de procéder comme suit :
Mettre la boîte de vitesses au point mort et tirer sur le brin inférieur de la chaîne avec une force d'environ 15 kg (voir illustration). On mesure alors la distance entre 18 rouleaux sur le brin supérieur. Quand la valeur de 272 mm est atteinte, il faut changer la chaîne. Dans la mesure où une chaîne ne s'use pas de manière régulière, il est préférable d'effectuer la mesure en plusieurs endroits.
Si des joints X sont abîmés, remplacer la chaîne.

REMARQUE:
Quand on remplace la chaîne, il vaut mieux remplacer aussi le pignon et la couronne, car des dents usées usent prématurément la chaîne.





Indications fondamentales concernant les freins à disque KTM

PINCES:
Les pinces à l'avant **[1]** ont chacune 4 pistons et sont montées fixes sur les bas de fourche. Les disques à l'avant sont montés flottants, c'est-à-dire qu'ils peuvent bouger latéralement. Ce déplacement latéral permet que les plaquettes se positionnent de manière optimale sur les disques. Les vis **[2]** de fixation doivent être enduites de loctite 243 et serrées à 45 Nm. La pince arrière **[3]** possède un seul piston. Elle est montée flottante, c'est-à-dire qu'elle peut coulisser sur son support. Ce déplacement latéral permet que les plaquettes se positionnent de manière optimale sur le disque.

⚠ ATTENTION

POUR DES RAISONS DE SÉCURITÉ IL CONVIENT DE TOUJOURS FAIRE EFFECTUER L'ENTRETIEN ET LES RÉPARATIONS SUR LES FREINS DANS UN ATELIER KTM.

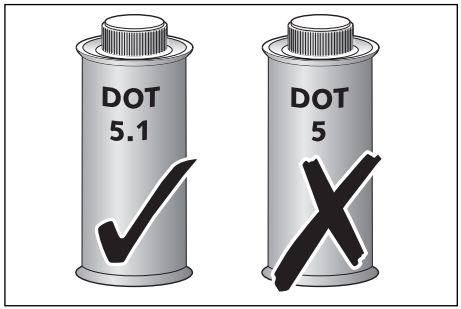
PLAQUETTES:
La moto est équipée à l'avant comme à l'arrière de garnitures frittées et elle est homologuée ainsi. Ces plaquettes assurent un freinage optimal.

Plaquettes avant:	HAWK 7342-49
Plaquettes arrière:	TOSHIBA TTH 38 GF

⚠ ATTENTION

LES PLAQUETTES DE FREIN QUE L'ON TROUVE CHEZ LES ACCESSOIRISTES SOUVENT NE SONT PAS HOMOLOGUÉES POUR UNE UTILISATION SUR ROUTE DE VOTRE KTM. LEUR MODE DE FABRICATION ET LEUR COEFFICIENT DE FROTTEMENT, DONC LA PUISSANCE DE FREINAGE, PEUVENT ÊTRE TRÈS DIFFÉRENTS DE CEUX DES PLAQUETTES D'ORIGINE KTM. EN UTILISANT DES PLAQUETTES NON CONFORMES À LA PREMIÈRE MONTE, ON RISQUE QUE CELLES-CI NE SOIENT PAS HOMOLOGUÉES. LA MACHINE NE CORRESPOND PLUS ALORS À L'HOMOLOGATION ET LA GARANTIE NE PEUT ÊTRE ACCORDÉE.

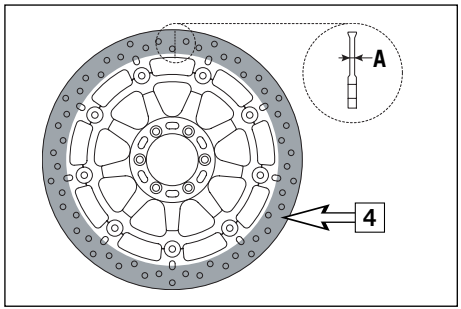
BOCAUX DE LIQUIDE DE FREIN:
Les bocaux de liquide de frein, pour le frein avant comme pour le frein arrière, ont des dimensions telles qu'il n'est pas nécessaire de rajouter de liquide lorsque les plaquettes s'usent. Il n'y a donc normalement aucun besoin de retirer les couvercles. Si le niveau tombe au dessous du minimum, c'est qu'il y a une fuite ou qu'il n'y a absolument plus de garniture sur les plaquettes.



LIQUIDE DE FREIN:
KTM remplit les circuits de frein avec du liquide „Motorex Brake Fluid DOT 5.1“, un des plus performants actuellement sur le marché. Nous recommandons son emploi par la suite également. Le DOT 5.1 est constitué d'une base d'éther de glycol, sa couleur est ambrée. Si l'on ne dispose pas de DOT 5.1 pour effectuer un complément, on peut à la rigueur rajouter du DOT 4. Il est conseillé toutefois d'effectuer le remplacement dès que possible. **Ne jamais** employer de liquide de frein **DOT 5**. Il est à base d'huile de silicone et de couleur pourpre. Les joints et les durites ne sont pas prévus pour un tel liquide.
Le liquide de frein est soumis à des contraintes thermiques importantes et absorbe l'humidité de l'air. Cela abaisse le point d'ébullition. C'est pourquoi il convient de remplacer le liquide de frein selon les intervalles prescrits.

⚠ ATTENTION

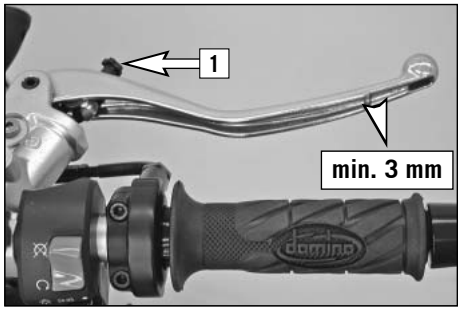
FAIRE REMPLACER LE LIQUIDE DE FREIN DU CIRCUIT AVANT ET DU CIRCUIT ARRIÈRE TOUS LES DEUX ANS DANS UN ATELIER KTM.



DISQUES DE FREIN :
L'usure réduit l'épaisseur des disques au niveau de la piste de freinage **[4]**. A l'endroit le plus fin **[A]**, l'épaisseur du disque ne doit pas être inférieure à 4,0 mm. Contrôler l'usure à plusieurs endroits.

⚠ ATTENTION

UN DISQUE DE MOINS DE 4,0 MM D'ÉPAISSEUR EST UN FACTEUR DE RISQUE. FAIRE REMPLACER IMMÉDIATEMENT UN DISQUE TROP USÉ.



Réglage de la position de base de la poignée de frein

La vis de réglage **[1]** permet de modifier la position de base de la poignée de frein. Cela permet de faire varier le point d'attaque en fonction de la grandeur de la main. Le point d'attaque est cette résistance que l'on sent à la poignée quand les plaquettes attaquent le disque.

! ATTENTION

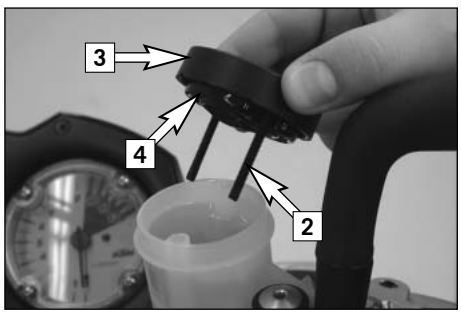
LA COURSE À VIDE DE LA POIGNÉE DOIT ÊTRE AU MOINS DE 3 MM. C'EST SEULEMENT APRÈS CETTE GARDE QUE LE PISTON DU MAÎTRE-CYLINDRE DOIT ENTRER EN MOUVEMENT (CE QUE L'ON SENT À LA RÉSISTANCE À LA POIGNÉE). SI CETTE VALEUR DE GARDE N'EST PAS RESPECTÉE, IL SE PRODUIT UNE SURPRESSION DANS LE SYSTÈME ET LE FREIN AVANT PEUT CHAUFFER ET SE TROUVER HORS D'USAGE.

Vérification du niveau de liquide de frein à l'avant

Le bocal de liquide de frein pour le frein avant se situe à droite sur le guidon. Il a un repère MIN et un repère MAX. Quand la moto est bien droite, le niveau ne doit pas se situer en dessous du repère MIN.

⚠ ATTENTION

- SI LE NIVEAU DE LIQUIDE DE FREIN SE SITUE EN DESSOUS DU MINIMA, CECI SIGNIFIE QUE LE SYSTÈME PRÉSENTE UNE FUITE OU QUE LES PLAQUETTES DE FREIN SONT TOTALEMENT USÉES. DANS CE CAS IL FAUT SE RENDRE IMMÉDIATEMENT DANS UN ATELIER KTM.
- FAIRE CHANGER LE LIQUIDE DE FREIN TOUS LES DEUX ANS DANS UN ATELIER KTM.



Complément de liquide de frein (frein avant) *

Dans des circonstances normales il n'est pas besoin de rajouter de liquide de frein (voir Indications fondamentales concernant les freins à disque KTM).
Toutefois, si le niveau atteint le repère MIN, il faut rajouter du liquide.
Enlever les vis **[2]** et retirer le couvercle **[3]** avec la membrane **[4]**. Mettre dans une position telle que le maître-cylindre soit bien à l'horizontale. Rajouter du liquide de frein DOT 5.1 (Motorex Brake Fluid DOT 5.1). Compresser la membrane et remonter le couvercle. Nettoyer à l'eau le liquide qui aurait pu déborder ou être renversé. Actionner le frein avant jusqu'à ce que le point d'attaque soit sensible.

⚠ ATTENTION

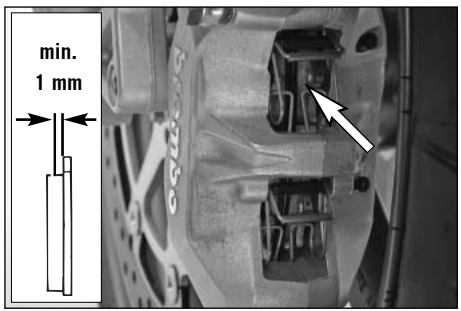
- ACTIONNER LE FREIN AVANT JUSQU'À SENTIR UNE LÉGÈRE RÉSISTANCE.
- NE JAMAIS EMPLOYER DE LIQUIDE DOT 5! IL EST CONSTITUÉ D'UNE BASE D'HUILE DE SILICONE ET SA COULEUR EST POURPRE. LES JOINTS ET LES DURITES DOIVENT ÊTRE SPÉCIAUX POUR CE LIQUIDE.
- ENTREPOSER LE LIQUIDE DE FREIN HORS DE PORTÉE DES ENFANTS.
- LE LIQUIDE DE FREIN PEUT PROVOQUER DES IRRITATIONS DE LA PEAU. EVITER LES PROJECTIONS SUR LA PEAU OU DANS LES YEUX. EN CAS DE PROJECTION DANS LES YEUX, RINCER À GRANDE EAU ET CONSULTER UN MÉDECIN.

! ATTENTION

- NE PAS FAIRE TOMBER DE LIQUIDE DE FREIN SUR LA PEINTURE, QUI SE TROUVERAIT ALORS ATTAQUÉE!
- N'UTILISER QUE DU LIQUIDE DE FREIN PROPRE ET PROVENANT D'UN BIDON BIEN FERMÉ.

Vérification des plaquettes de frein à l'avant

On contrôle les plaquettes par l'arriere. L'épaisseur de la garniture ne doit pas être inférieure a 1 mm.

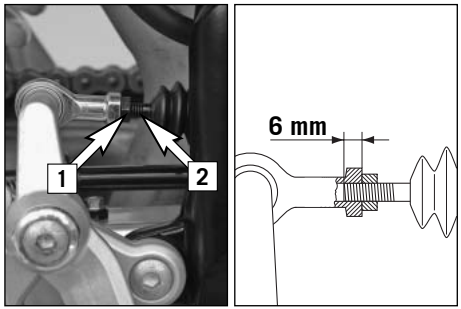


⚠ ATTENTION

L'ÉPAISSEUR DES GARNITURES DES PLAQUETTES DE FREIN NE DOIT PAS ÊTRE INFÉRIEURE À 1 MM À L'EMPLACEMENT LE PLUS FAIBLE. DANS LE CAS CONTRAIRE, LES FREINS PEUVENT LÂCHER. POUR VOTRE PROPRE SÉCURITÉ, CHANGEZ DONC LES PLAQUETTES DE FREIN PENDANT QU'IL EN EST ENCORE TEMPS.

! ATTENTION

SI L'ON REMPLACE LES PLAQUETTES TROP TARD, QUAND LA GARNITURE EST TROP USÉE, C'EST LA PARTIE MÉTALLIQUE DES PLAQUETTES QUI FROTTE CONTRE LE DISQUE. L'EFFICACITÉ DU FREINAGE EN EST TRÈS COMPROMISE ET LES DISQUES SONT IRRÉMÉDIABLEMENT ABÎMÉS.



Réglage de la position de base de la pédale de frein *

Desserrer le contre-écrou **[1]** et tourner la tige de commande **[2]** jusqu'à ce que la pédale ait la position souhaitée. Resserrer alors le contre-écrou. Pour que l'accouplement soit optimal il faut que la tige soit vissée d'au moins 6 tours (6mm) dans la boule (voir illustration).

⚠ ATTENTION

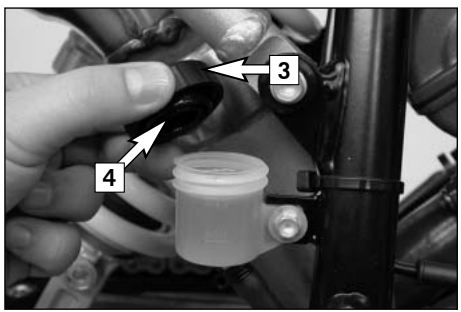
SI LA TIGE EST MOINS ENFONCÉE DANS LA BOULE, UNE RUPTURE PEUT SE PRODUIRE DANS LE CAS EXTRÊME, SI BIEN QU'ON N'A PLUS ALORS DE FREIN ARRIÈRE.

Vérification du niveau de liquide de frein à l'arrière

Le bocal de liquide de frein pour le frein arrière se situe à l'arrière à droite sur la moto. Il possède un repère MIN et un repère MAX. Quand la moto est bien droite, le niveau ne doit pas se situer en dessous du repère MIN.

⚠ ATTENTION

- SI LE NIVEAU DE LIQUIDE DE FREIN SE SITUE EN DESSOUS DU MINIMA, CECI SIGNIFIE QUE LE SYSTÈME PRÉSENTE UNE FUITE OU QUE LES PLAQUETTES DE FREIN SONT TOTALEMENT USÉES. DANS CE CAS IL FAUT SE RENDRE IMMÉDIATEMENT DANS UN ATELIER KTM.
- FAIRE CHANGER LE LIQUIDE DE FREIN TOUS LES DEUX ANS DANS UN ATELIER KTM.



Complément de liquide de frein à l'arrière *

Dans des circonstances normales il n'est pas besoin de rajouter de liquide de frein (voir Indications fondamentales concernant les freins à disque KTM).
Toutefois, si le niveau atteint le repère MIN, il faut rajouter du liquide.
Enlever le couvercle **[3]** et la membrane **[4]**. Rajouter du liquide de frein DOT 5.1 (Motorex Brake Fluid DOT 5.1). Compresser la membrane et remonter le couvercle. Nettoyer à l'eau le liquide qui aurait pu déborder ou être renversé. Actionner le frein arrière jusqu'à ce que le point d'attaque soit sensible.

⚠ ATTENTION

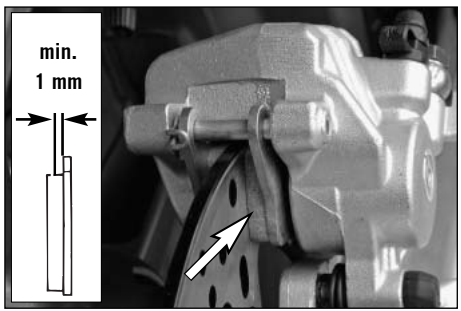
– ACTIONNER LE FREIN ARRIÈRE JUSQU'À SENTIR UNE LÉGÈRE RÉSISTANCE.
– NE JAMAIS EMPLOYER DE LIQUIDE DOT 5 ! IL EST CONSTITUÉ D'UNE BASE D'HUILE DE SILICONE ET SA COULEUR EST POURPRE. LES JOINTS ET LES DURITES DOIVENT ÊTRE SPÉCIAUX POUR CE LIQUIDE.
– ENTREPOSER LE LIQUIDE DE FREIN HORS DE PORTÉE DES ENFANTS.
– LE LIQUIDE DE FREIN PEUT PROVOQUER DES IRRITATIONS DE LA PEAU. EVITER LES PROJECTIONS SUR LA PEAU OU DANS LES YEUX. EN CAS DE PROJECTION DANS LES YEUX, RINCER À GRANDE EAU ET CONSULTER UN MÉDECIN.

! ATTENTION

– NE PAS FAIRE TOMBER DE LIQUIDE DE FREIN SUR LA PEINTURE, QUI SE TROUVERAIT ALORS ATTAQUÉE!
– N'UTILISER QUE DU LIQUIDE DE FREIN PROPRE ET PROVENANT D'UN BIDON BIEN FERMÉ.

Vérification des plaquettes de frein à l'arrière

On contrôle les plaquettes par l'arrière. L'épasseur de la garniture ne doit pas être inférieure a 1 mm.



⚠ ATTENTION

L'ÉPAISSEUR DES GARNITURES DES PLAQUETTES DE FREIN NE DOIT PAS ÊTRE INFÉRIEURE À 1 MM À L'EMPLACEMENT LE PLUS FAIBLE. DANS LE CAS CONTRAIRE, LES FREINS PEUVENT LÂCHER. POUR VOTRE PROPRE SÉCURITÉ, CHANGEZ DONC LES PLAQUETTES DE FREIN PENDANT QU'IL EN EST ENCORE TEMPS.

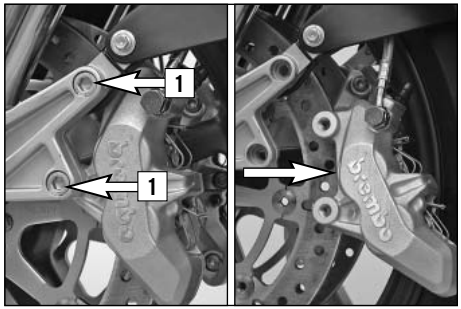
! ATTENTION

SI L'ON ATTEND TROP POUR CHANGER LES PLAQUETTES ET QUE, PAR EXEMPLE IL N'Y A PLUS DE GARNITURE, C'EST LE MÉTAL DE LA PLAQUETTE QUI FROTTE CONTRE LE DISQUE. LE FREINAGE EST ALORS INEFFICACE ET LE DISQUE EST IRRÉMÉDIABLEMENT ENDOMMAGÈ.

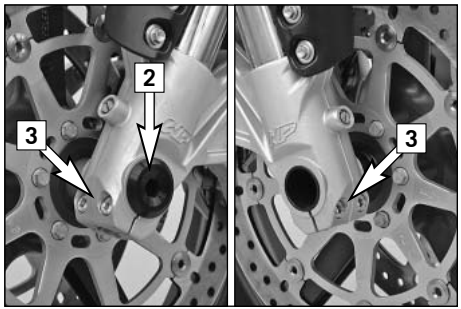
Dépose et pose de la roue avant *

Pour déposer les roues il est nécessaire d'utiliser des béquilles spéciales afin que la moto soit bien stable. La béquille avant ne tient bien la moto qu'en liaison avec la béquille arrière. Dans le catalogue Power Parts de KTM on peut trouver les béquilles montrées ici.

Monter d'abord la béquille arrière (cf. Dépose et pose de la roue arrière) puis la béquille avant. Faire attention à ce que le sol soit stable et le montage correct. La roue avant ne doit alors plus toucher le sol.

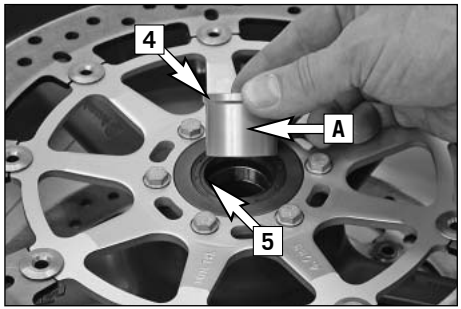


De chaque côté, à droite et à gauche, retirer les deux vis **[1]** qui tiennent la pince de frein. Retirer les pinces du disque en tirant vers l'arrière.
Desserrer la vis à épaulement **[2]** et les vis **[3]** au bas de la fourche. Desserrer la vis à épaulement d'environ 8 tours puis appuyer dessus avec la main de manière à faire sortir la broche. Retirer la vis. Maintenir la roue et sortir la broche. Dégager la roue de la fourche.
Sortir l'entretoise gauche **[4]** et l'entretoise droite de leurs joints spi.

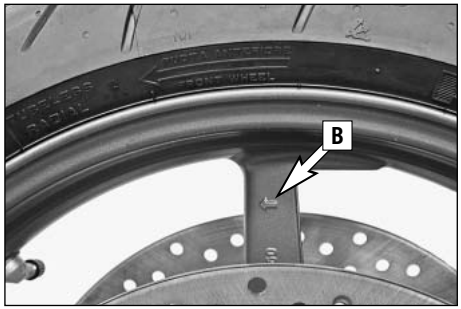


! ATTENTION

- NE PAS ACTIONNER LE FREIN LORSQUE LA ROUE EST DÉPOSÉE.
- TOUJOURS POSER LA ROUE DE MANIÈRE TELLE QUE LES DISQUES NE SOIENT PAS ABÎMÉS.



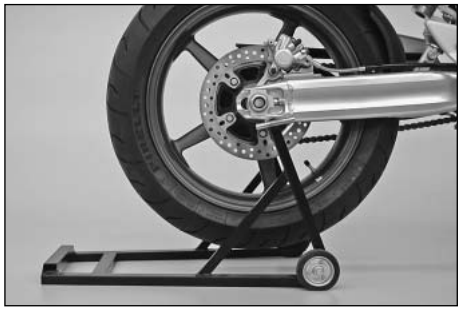
Avant de reposer la roue il faut nettoyer les joints spi **[5]** et les entretoises **[A]** puis les graisser. Remettre en place les entretoises (la plus large va dans le joint à gauche). Faire attention à ce que la lèvre du joint spi ne soit pas enfoncée repliée vers l'intérieur. Présenter la roue dans le bon sens en faisant attention aux flèches **[B]** sur la jante.



Présenter la roue dans la fourche et enfiler la broche.
Mettre la vis à épaulement **[2]** et la serrer légèrement. Serrer les vis de fixation **[3]** sur le bas de fourche droit de manière à éviter que la broche tourne et serrer la vis à épaulement à 60 Nm.
Remonter les pinces de frein. Enduire les vis de fixation de loctite 243 et les serrer à 45 Nm.
Desserrer les vis de fixation sur le bas de fourche droit, descendre la moto de la béquille, serrer le frein avant et actionner plusieurs fois la fourche à fond de manière à ce tout prenne sa place.
C'est seulement après que l'on serrera les vis de fixation sur les deux bas de fourche à 15 Nm.

⚠ ATTENTION

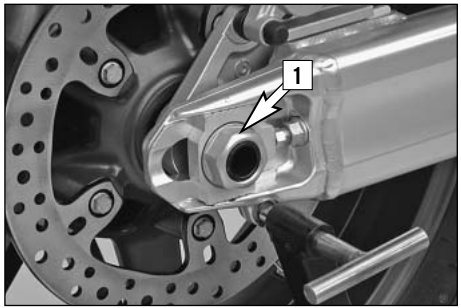
- SI L'ON NE DISPOSE PAS DE CLEF DYNAMOMÉTRIQUE AU MOMENT DE LA POSE, IL FAUT FAIRE CONTRÔLER LE SERRAGE DÈS QUE POSSIBLE DANS UN ATELIER KTM. EN EFFET, SI LA BROCHE A DU JEU LA TENUE DE ROUTE PEUT EN ÊTRE AFFECTÉE.
- QUAND LA ROUE EST EN PLACE, TOUJOURS ACTIONNER LE FREIN DE MANIÈRE À CE QUE LES PLAQUETTES PRENNENT LEUR PLACE.
- EVITER ABSOLUMENT QU'IL Y AIT DE LA GRAISSE OU DE L'HUILE SUR LES DISQUES DE FREIN. L'EFFICACITÉ S'EN TROUVERAIT CONSIDÉRABLEMENT RÉDUITE.



Dépose et pose de la roue arrière*

Pour déposer les roues il est nécessaire d'utiliser des béquilles spéciales afin que la moto soit bien stable. Dans le catalogue Power Parts de KTM on peut trouver les béquilles montrées ici.

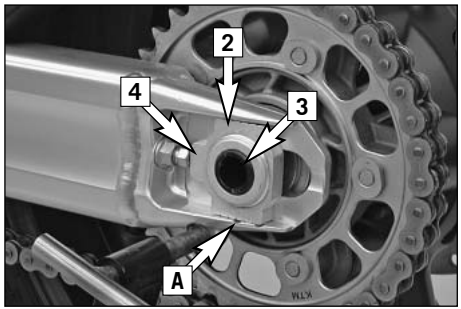
Monter la béquille arrière. Faire attention à ce que le sol soit stable et le montage correct. La roue arrière ne doit alors plus toucher le sol.



Enlever l'écrou à épaulement **[1]**, retirer le tendeur de chaîne **[2]**, maintenir la roue et retirer la broche **[3]**. Pousser la roue le plus possible vers l'avant de manière à pouvoir faire descendre la chaîne de la couronne. Sortir la roue du bras oscillant avec précaution.

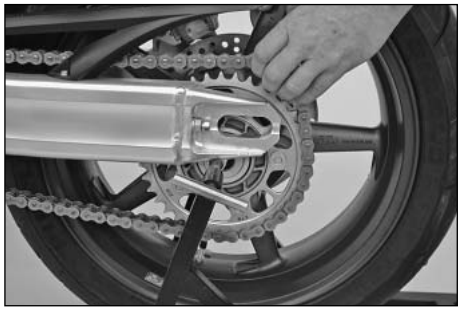
! ATTENTION

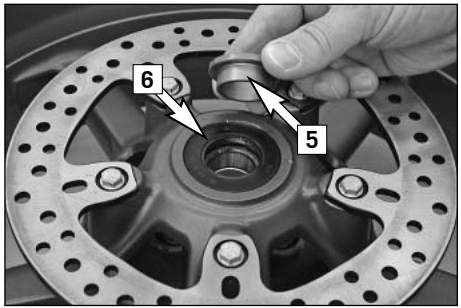
- NE PAS ACTIONNER LE FREIN LORSQUE LA ROUE EST DÉPOSÉE.
- TOUJOURS POSER LA ROUE AVEC LE DISQUE VERS LE HAUT DE MANIÈRE À NE PAS ENDOMMAGER CELUI-CI.
- SI L'ON RETIRE LA BROCHE, IL FAUT BIEN NETTOYER SON FILETAGE AINSI QUE CELUI DE L'ÉCROU ET LES ENDUIRE À NOUVEAU DE GRAISSE POUR ÉVITER UN GRIPPAGE (MOTOREX LONG TERM 2000).



Avant d'effectuer la pose il faut nettoyer et graisser la surface de contact de la bague **[5]** et le joint spi **[6]**.

La pose s'effectue en sens inverse. Faire attention à ce que les tendeurs de chaîne **[4]** à droite et à gauche soient mis en place tout de suite. Pour que la roue soit en position correcte il faut que les repères sur les tendeurs de chaîne soient à gauche et à droite dans la même position par rapport aux repères sur le bras oscillant **[A]**. Avant de serrer l'écrou à épaulement à 90 Nm il faut pousser la roue vers l'avant de manière à ce que les tendeurs de chaîne soient bien au contact des vis de réglage.





⚠ ATTENTION

- AU CAS OÙ VOUS NE DISPOSERIEZ PAS DE CLÉ DYNAMOMÉTRIQUE LORS DU MONTAGE, FAITES AJUSTER LE COUPLE DE SERRAGE DÈS QUE POSSIBLE DANS UN ATELIER KTM. UNE BROCHE DE ROUE MAL SERRÉE PEUT ENTRAÎNER UN DÉFAUT DE TENUE DE ROUTE.
- QUAND LA ROUE EST EN PLACE, TOUJOURS ACTIONNER LE FREIN DE MANIÈRE À CE QUE LES PLAQUETTES PRENNENT LEUR PLACE.
- VEILLEZ À CE QU'IL N'Y AIT NI GRAISSE NI HUILE SUR LE DISQUE DE FREIN. LE FREINAGE S'EN TROUVERAIT CONSIDÉRABLEMENT ALTÉRÉ.

Pneus, pression

Le type, l'état et la pression des pneus ont une influence sur le comportement de la moto. C'est pourquoi il convient de vérifier avant toute utilisation.

⚠ ATTENTION

- AFIN DE GARANTIR LA SÉCURITÉ ET UNE TENUE DE ROUTE OPTIMALE IL NE FAUT MONTER QUE DES PNEUS HOMOLOGUÉS PAR KTM ET PORTANT LA MENTION „ZR“ (SOIT PLUS DE 240 KM/H). LES AUTRES PNEUS PEUVENT AVOIR UNE INFLUENCE NÉGATIVE SUR LA TENUE DE ROUTE, PAR EXEMPLE PROVOQUER DU SHIMMY À HAUTE VITESSE.

PRESSION		
990 Super Duke	**avant**	**arriére**
Route en solo	2,4 bar	2,4 bar
Route en duo	2,4 bar	2,6 bar
Charge maximal	2,4 bar	2,6 bar

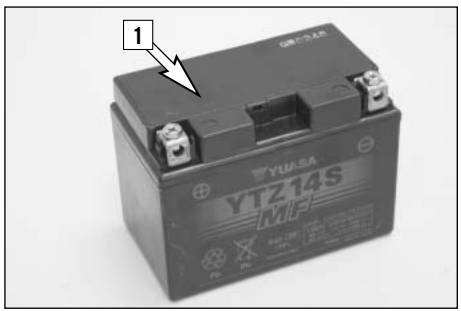
– Les dimensions sont indiquées dans les caractéristiques techniques et sur la feuille des mines.
– Pour connaître les types de pneus autorisés par KTM, il convient de s'adresser à un agent KTM ou à un magasin spécialisé dans la vente de pneumatiques.
– L'état doit être vérifié avant chaque utilisation. On regardera en particulier s'il n'y a pas de coupures, de clous ou d'autres objets pointus.
– Pour ce qui est de la profondeur du dessin, se conformer à la réglementation locale. Nous recommandons de changer le pneu au plus tard quand la profondeur n'est plus que de 2 mm.
– La pression doit être vérifiée régulièrement lorsque le pneu est froid. Adapter la pression au poids total de la machine. Une bonne pression est garante du confort de conduite et d'une longévité optimale du pneu.

⚠ ATTENTION

– NE FAITES MONTER QUE DES PNEUS AUTORISÉS PAR KTM. D'AUTRES PNEUS PEUVENT AVOIR UNE INFLUENCE NÉGATIVE SUR LA TENUE DE ROUTE.
– EMPLOYER DES PNEUS DE MÊME MARQUE ET DE MÊME NATURE POUR LA ROUE AVANT ET LA ROUE ARRIÈRE.
– POUR VOTRE SÉCURITÉ, UN PNEU ABÎMÉ DOIT AUSSITÔT ÊTRE REMPLACÉ.
– DES PNEUS USÉS SE COMPORTENT MAL, EN PARTICULIER SUR CHAUSSÉE MOUILLÉE.
– UNE PRESSION TROP FAIBLE ENTRAÎNE UNE USURE ANORMALE ET UN ÉCHAUFFEMENT TROP IMPORTANT DU PNEU.
– LES PNEUS NEUFS ONT UNE SURFACE GLISSANTE ET NE TIENNENT PAS BIEN. DURANT LES 200 PREMIERS KILOMÈTRES IL FAUT ROULER AVEC PRÉCAUTION ET PRENDRE DES ANGLES DIFFÉRENTS DE MANIÈRE À RENDRE TOUTE LA SURFACE RUGUEUSE. C'EST SEULEMENT APRÈS QUE LE PNEU ACCROCHERA NORMALEMENT.
– PAR PRÉCAUTION IL EST RECOMMANDÉ DE CHANGER ÉGALEMENT LA VALVE QUAND ON CHANGE LE PNEU.

Batterie

La batterie se trouve devant le moteur dans le sabot. Elle est sans entretien. Il n'est donc pas nécessaire de vérifier le niveau d'électrolyte ni de rajouter d'eau. Il suffit de maintenir les bornes propres et de les enduire éventuellement d'un peu de graisse non acide.
Le niveau de charge et la manière de charger sont très importants pour la durée de vie de la batterie.

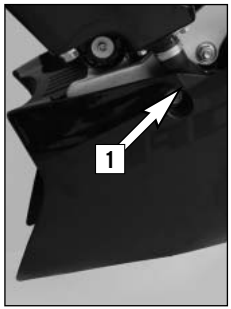


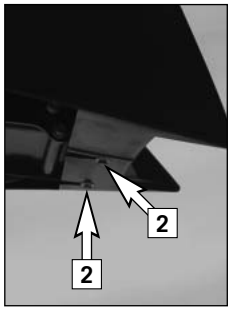
⚠ ATTENTION

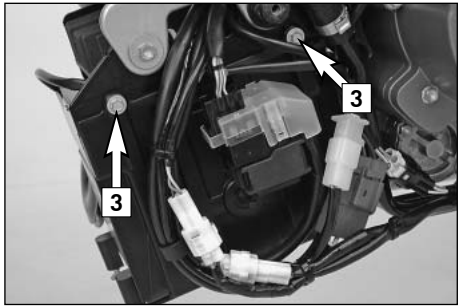
NE JAMAIS UTILISER LA MOTO QUAND LA BATTERIE EST DÉCHARGÉE OU SANS LA BATTERIE. EN EFFET, DANS LES DEUX CAS DES COMPOSANTS ET DES ÉLÉMENTS ÉLECTRONIQUES DE SÉCURITÉ PEUVENT SE TROUVER ENDOMMAGÉS, SI BIEN QUE LA MACHINE NE PEUT PLUS ÊTRE UTILISÉE DE MANIÈRE SÛRE DANS LA CIRCULATION.

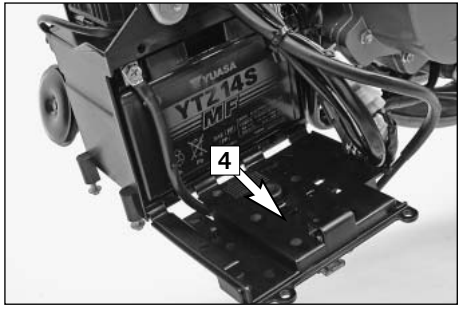
! ATTENTION

LE COUVERCLE **[1]** NE DOIT JAMAIS ÊTRE ENLEVÉ. ON ENDOMMAGERAIT LA BATTERIE.









Dépose et pose de la batterie *

La batterie a besoin d'être démontée seulement quand on remise la moto.
Enlever les vis **[1]** de chaque côté, desserrer les vis **[2]** de 2 tours et retirer le sabot vers l'avant. Repousser les fils sur le côté. Enlever les vis **[3]** et faire basculer le capot de la batterie vers le bas. Débrancher d'abord à la borne moins puis à la borne plus. Faire attention à ne pas tordre les bornes quand on débranche. Retirer le capot et sortir la batterie.
Charger la batterie avant et après le remisage. La stocker à une température située entre 0° et 35° C.
Pour la pose, mettre la batterie dans son logement et monter le capot. Raccorder d'abord le plus puis le moins afin d'éviter des courts-circuits. Relever le capot et le fixer avec 2 vis. Remonter le sabot. Les vis **[1]** doivent être freinées à la loctite 243 et serrées à 10 Nm.

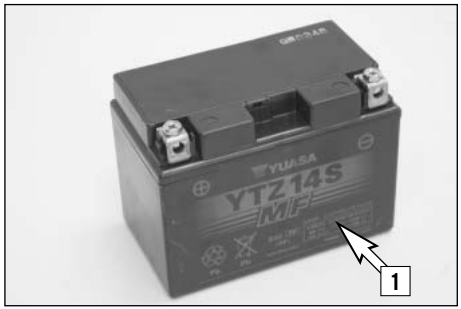
⚠ ATTENTION

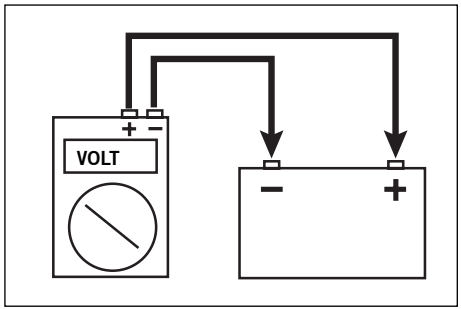
- SI POUR UNE RAISON QUELCONQUE DE L'ÉLECTROLYTE VENAIT À S'ÉCHAPPER DE LA BATTERIE, IL FAUDRAIT FAIRE TRÈS ATTENTION. IL CONTIENT DE L'ACIDE SULFURIQUE, QUI PEUT PROVOQUER DES BRÛLURES GRAVES.
- RINCER ABONDAMMENT À L'EAU EN CAS DE CONTACT AVEC LA PEAU.
- EN CAS DE PROJECTION DANS LES YEUX, RINCER PENDANT AU MOINS 15 MN À L'EAU ET CONSULTER AUSSITÔT UN MÉDECIN.
- BIEN QU'IL S'AGISSE D'UNE BATTERIE EN CIRCUIT FERMÉ, DES GAZ EXPLOSIFS PEUVENT NÉANMOINS S'ÉCHAPPER. NE PAS PROVOQUER D'ÉTINCELLES AUTOUR DE LA BATTERIE ET NE PAS EN APPROCHER DE FLAMME.
- GARDER LES VIEILLES BATTERIES HORS DE PORTÉE DES ENFANTS ET LES ÉLIMINER SELON LES PRESCRIPTIONS EN VIGUEUR.
- LES VIS DU SABOT DOIVENT IMPÉRATIVEMENT ÊTRE FREINÉES À LA LOCTITE 243 POUR ÉVITER QU'ELLES SE DESSERRENT.

! ATTENTION

NE SURTOUT PAS DÉBRANCHER LA BATTERIE QUAND LE MOTEUR TOURNE, SINON LE RÉGULATEUR-REDRESSEUR SE TROUVE DÉTRUIT.

STOCKAGE:
Si la moto est remisée pour une période assez longue, il faut déposer la batterie et la charger. Température de stockage 0 - 35° C, sans action directe du soleil.
Charger la batterie tous les 3 mois.





Charge de la batterie

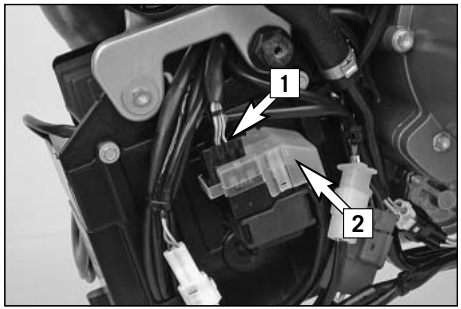
Même quand la batterie n'est pas sollicitée elle perd chaque jour de sa charge.
Toujours débrancher la batterie pour la charger. Charger la batterie en suivant les instructions **[1]** portées sur la carcasse. L'intensité et le temps de charge ne doivent pas être dépassés. Une charge rapide avec une forte intensité a des conséquences négatives sur la durée de vie de la batterie.
Utiliser pour la charge les chargeurs spéciaux destinés aux batteries sans entretien, comme par exemple le chargeur KTM réf. 58429074000. Cet appareil permet également de tester la tension au repos, la capacité de démarrage ainsi que l'alternateur. De plus, avec cet appareil il n'est pas possible de trop charger la batterie.
Quand la batterie a été vidée par des essais de démarrage, il faut la recharger sans délai. Si la batterie reste trop longtemps vide il se produit une décharge en profondeur et du sulfatage, ce qui détruit la batterie. En cas de stockage prolongé, il faut recharger la batterie au bout de 3 mois.

! ATTENTION

- LA BARRETTE AVEC LES BOUCHONS NE DOIT JAMAIS ÊTRE ENLEVÉE CAR ON L'ENDOMMAGERAIT ALORS.
- TOUJOURS DÉBRANCHER LE MOINS AVANT DE CHARGER LA BATTERIE AFIN D'ÉVITER TOUT DOMMAGE À L'ÉLECTRONIQUE DE LA MOTO.
- QUAND ON CHARGE, IL CONVIENT DE BRANCHER D'ABORD LA BATTERIE SUR LE CHARGEUR, PUIS ENSUITE DE BRANCHER LE CHARGEUR. EN FIN DE CHARGE, DÉBRANCHER D'ABORD LE CHARGEUR PUIS DÉBRANCHER LA BATTERIE.
- QUAND ON EFFECTUE LA CHARGE DANS UN LIEU CLOS, IL CONVIENT D'ASSURER UNE BONNE VENTILATION CAR LA BATTERIE PRODUIT ALORS DES GAZ EXPLOSIFS.
- SI LA BATTERIE EST CHARGÉE TROP LONGTEMPS, AVEC UNE TROP FORTE TENSION OU UNE INTENSITÉ TROP IMPORTANTE, DE L'ÉLECTROLYTE S'ÉCHAPPE PAR LES SOUPAPES DE SÉCURITÉ. LA BATTERIE PERD AINSI DE SA CAPACITÉ.
- IL FAUT AUTANT QUE POSSIBLE ÉVITER LES CHARGES RAPIDES.

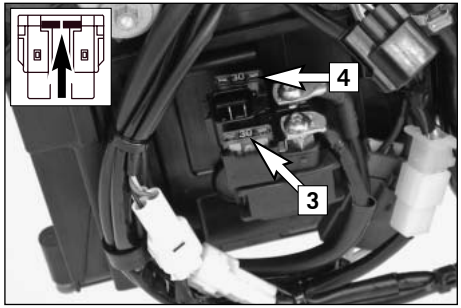
Aide au démarrage

Il est déconseillé de brancher une autre batterie en parallèle car cela peut entraîner une détérioration des composants électroniques.



Fusible principal

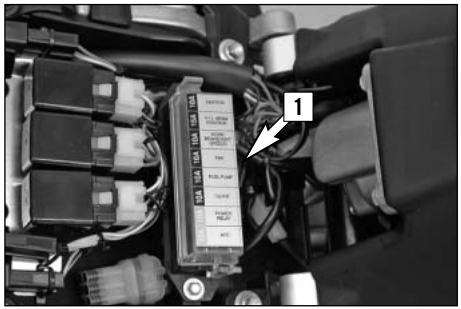
Le fusible principal protège tous les accessoires électriques de la moto. Il se trouve à gauche sous le sabot.



Retirer de sa fixation la prise **[1]** vers le haut. Retirer le capuchon **[2]** et vérifier le fusible principal **[3]**. Il y a un fusible de rechange de 30 ampères **[4]** sur la fixation.
Remplacer un fusible grillé seulement par un fusible de même valeur. Si le nouveau fusible grille aussitôt, consulter absolument un atelier KTM agréé.

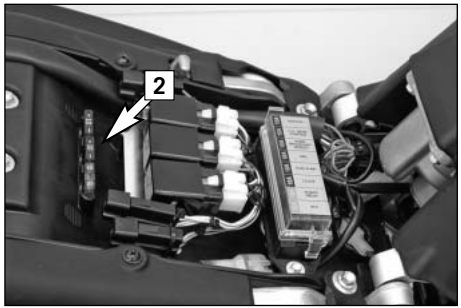
! ATTENTION

NE JAMAIS METTRE UN FUSIBLE PLUS FORT OU UN FUSIBLE BRICOLÉ. UNE TELLE ACTION PEUT ENTRAÎNER LA DESTRUCTION TOTALE DE L'INSTALLATION ÉLECTRIQUE.



Fusibles des différents éléments

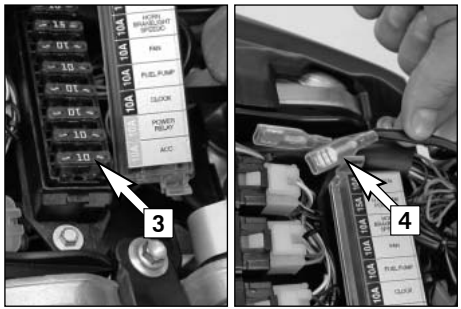
La boîte à fusibles est montée sous la selle. Les différents accessoires sont protégés chacun par l'un de ces fusibles. Sur le couvercle de la boîte **[1]** sont repérés les divers accessoires et la valeur des fusibles est indiquée. Les fusibles de rechange **[2]** de 10 et 15 ampères sont à côté de la boîte.



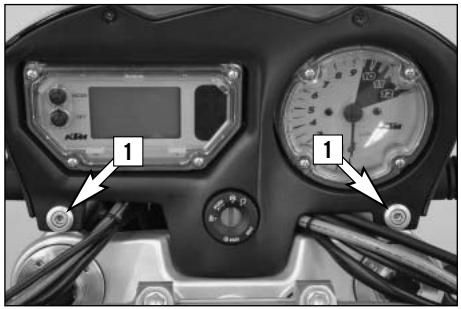
Si le fusible saute, le remplacer uniquement par un fusible de même valeur. Si le fusible neuf fond aussitôt, consulter impérativement un agent KTM.

! ATTENTION

NE METTRE EN AUCUN CAS UN FUSIBLE PLUS FORT OU UN FUSIBLE „BRICOLÉ". CELA POURRAIT CONDUIRE À LA DESTRUCTION DE TOUTE L'INSTALLATION ÉLECTRIQUE!



Le fusible ACC **[3]** est conçu pour rajouter un accessoire d'une capacité maximum de 10 ampères. Sous la selle on trouve la prise de raccordement **[4]** pour cet accessoire. Se renseigner auprès d'un atelier KTM agréé.

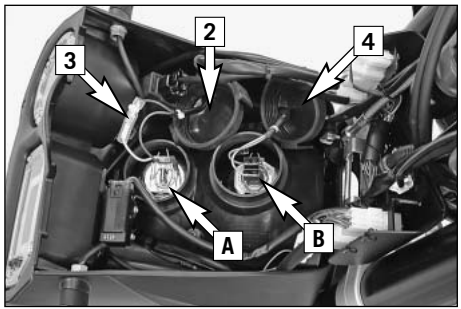


Remplacement d'une ampoule de phare *

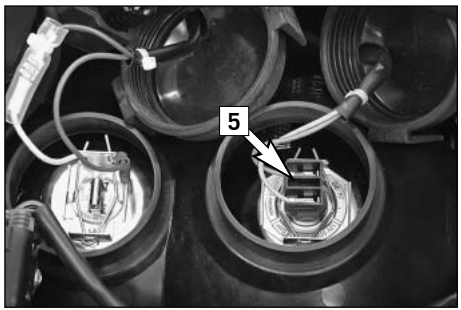
Enlever les vis **[1]** à droite et à gauche et basculer le capotage de phare vers l'avant.

! ATTENTION

NE PAS TOUCHER LE VERRE DE L'AMPOULE AVEC LES DOIGTS POUR NE PAS Y METTRE DE GRAS, CAR CE GRAS SE VAPORISE ET SE DÉPOSE ENSUITE SUR LE DÉFLECTEUR.

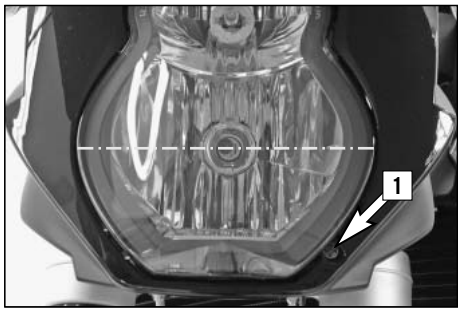


AMPOULE DU FEU DE ROUTE **[A]** :
Enlever le capuchon en caoutchouc **[2]** et retirer la prise **[3]**. Décrocher l'épingle et sortir l'ampoule.
Mettre l'ampoule neuve, accrocher l'épingle, raccorder la prise et remonter le capuchon en caoutchouc.



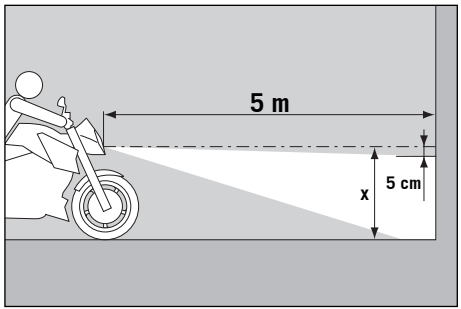
AMPOULE DU FEU DE CROISEMENT **[B]**:
Enlever le capuchon en caoutchouc **[4]** et retirer la prise **[5]**. Décrocher l'épingle et sortir l'ampoule.
Faire attention quant on met l'ampoule neuve que la languette prenne bien sa place dans son logement.
Accrocher l'épingle, raccorder la prise et remonter le capuchon en caoutchouc.

AMPOULE DU FEU DE POSITION:
Dans la mesure où il faut démonter beaucoup d'éléments pour changer l'ampoule du feu de position, il est conseillé de faire effectuer cette opération dans un atelier KTM agréé.

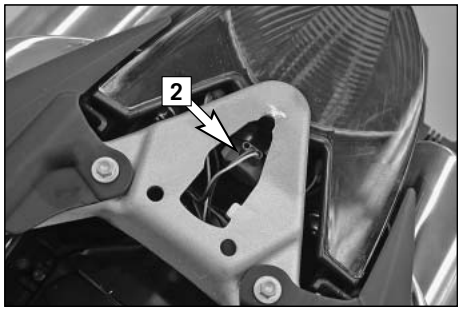


Réglage de la portée du phare

Le chargement de la machine peut obliger à corriger la portée du phare.
La vis de réglage **[1]** permet de modifier la portée. En tournant dans le sens des aiguilles d'une montre on augmente la portée, dans le sens contraire on la réduit.



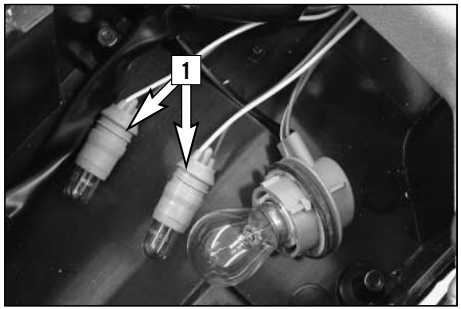
CONTRÔLE :
Sur un mur clair qui est face à une surface plane, faire un repère à la hauteur du milieu du phare. Se mettre avec la moto chargée (pilote, passager, bagages) à une distance de 5 mètres et passer en feu de croisement. La limite entre la zone éclairée et la zone sombre doit se situer à 5 cm en dessous du repère (voir illustration).



Remplacement d'une ampoule de feu rouge ou de stop

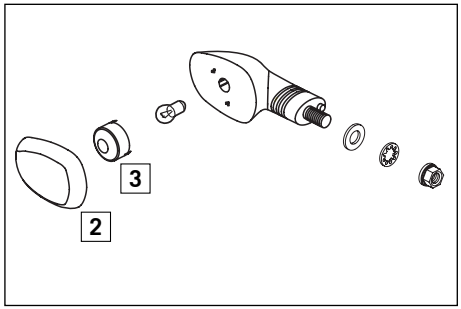
Déposer la selle

AMPOULE DE FEU STOP :
Faire tourner la douille **[2]** d'environ 30° dans le sens contraire de celui des aiguilles d'une montre et la sortir du feu. Appuyer un peu sur l'ampoule, la faire tourner d'environ 30° dans le sens contraire de celui des aiguilles d'une montre et la retirer.
Le montage se fait en sens inverse.



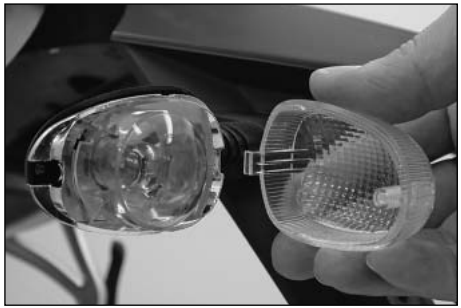
AMPOULES DE FEU ROUGE :
Retire la douille **[1]** du feu et retirer l'ampoule de la douille. Mettre une ampoule neuve et enfoncer la douille jusqu'en butée dans le feu.

Remonter la selle.



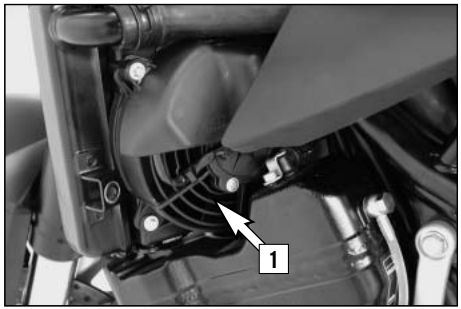
Remplacement d'une ampoule de clignotant

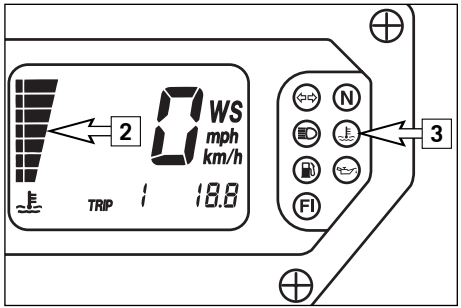
Enlever la vis se trouvant à la partie arrière du clignotant. Faire basculer avec précaution le verre **[2]** vers la moto et le retirer. Faire tourner le capuchon **[3]** d'environ 15° dans le sens contraire de celui des aiguilles d'une montre et le retirer.



Appuyer légèrement sur l'ampoule et la faire tourner d'environ 30° dans le sens inverse de celui des aiguilles d'une montre. On peut alors la retirer.

La pose s'effectue en sens inverse.





Système de refroidissement

La pompe à eau située dans le moteur fait circuler le liquide de refroidissement. Quand le moteur est froid, la circulation ne se fait que dans les cylindres et les culasses. Quand le moteur atteint environ 75° C, le thermostat s'ouvre et le liquide de refroidissement passe alors également à travers le radiateur en aluminium.
Le refroidissement se fait par le vent relatif. Plus la vitesse est faible, moins le refroidissement est efficace. De même si les ailettes du radiateur sont encrassées le refroidissement est médiocre.
En circulation lente en ville ou quand on attend à un feu rouge, donc quand il y a peu de vent relatif, la température du liquide augment. Quand elle atteint 102° C, le ventilateur **[1]** situé sur le radiateur se met en route. Il force l'air à passer à travers le radiateur et empêche ainsi une surchauffe.

! ATTENTION

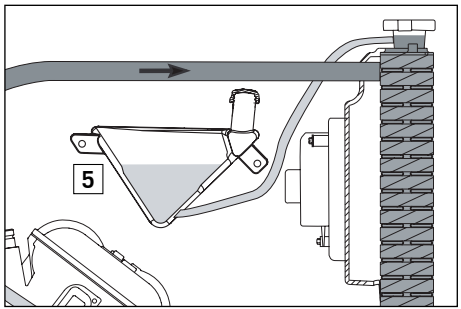
LA JAUGE DE TEMPÉRATURE **[2]** SE MET À CLIGNOTER ET LE TÉMOIN ROUGE DE TEMPÉRATURE **[3]** S'ALLUME QUAND LE LIQUIDE A ATTEINT ENVIRON 120° C ET QUE LA TEMPÉRATURE NORMALE DE FONCTIONNEMENT EST DÉPASSÉE.
LES CAUSES POSSIBLES SONT LES SUIVANTES :

- ON ROULE DOUCEMENT EN DEMANDANT UN EFFORT AU MOTEUR ALORS QUE LA TEMPÉRATURE DE L'AIR EST ÉLEVÉE:
  AUGMENTER LA VITESSE DANS LA MESURE DU POSSIBLE AFIN QUE LE VENT RELATIF SOIT PLUS FORT. SI AU BOUT DE 1500 M LE TÉMOIN NE S'ÉTEINT TOUJOURS PAS, IL FAUT S'ARRÊTER IMMÉDIATEMENT, COUPER LE MOTEUR ET RECHERCHER L'ORIGINE DU PROBLÈME.
- LE VENTILATEUR SUR LE RADIATEUR NE FONCTIONNE PAS:
  QUAND LA TEMPÉRATURE DU LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT A ATTEINT 120° CELSIUS, LE VENTILATEUR DOIT TOURNER QUAND LE CONTACT EST MIS. SI LE VENTILATEUR NE TOURNE PAS MAIS QU'IL Y A SUFFISAMMENT DE LIQUIDE DANS LE CIRCUIT, IL EST POSSIBLE DE SE RENDRE EN ROULANT JUSQU'AU PROCHAIN ATELIER KTM, MAIS SANS DEMANDER D'EFFORT AU MOTEUR.
- MANQUE DE LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT DANS LE CIRCUIT:
  VÉRIFIER S'IL Y A UNE FUITE DE LIQUIDE (REGARDER AUSSI SOUS LA MOTO).
  LAISSER LE MOTEUR REFROIDIR ET VÉRIFIER LE NIVEAU DE LIQUIDE DANS LE RADIATEUR (VOIR CHAPITRE CONTRÔLE DU NIVEAU DE LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT DANS LE RADIATEUR).
  ON NE PEUT REPRENDRE LA ROUTE QUE S'IL Y A ASSEZ DE LIQUIDE DANS LE RADIATEUR. CONSULTER SANS ATTENDRE UN ATELIER KTM POUR ÉLIMINER LA PANNE. SI L'ON CONTINUE À ROULER ALORS QUE LE TÉMOIN DE TEMPÉRATURE D'EAU EST ALLUMÉ, IL SE PRODUIT UNE CASSE MOTEUR.
- USAGE INTENSIF DE L'EMBRAYAGE À PETITE VITESSE (FAIRE CIRER)

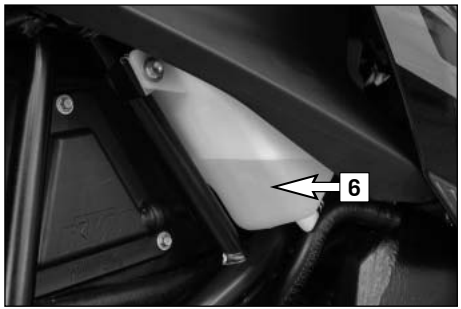
ALe liquide de refroidissement est composé de 50% d'antigel et 50% d'eau distillée. Il est nécessaire qu'il assure une protection jusqu'à -25°C. Acôté de sa protection contre le gel, ce liquide est efficace aussi contre la corrosion, c'est pourquoi il ne faut pas le remplacer simplement par de l'eau.

! ATTENTION

- IL EST NÉCESSAIRE D'EMPLOYER UN ANTIGEL DE QUALITÉ ET D'UNE MARQUE CONNUE (MOTOREX ANTI-FREEZE). UN ANTIGEL DE BASSE QUALITÉ PEUT PROVOQUER DE LA CORROSION ET LA FORMATION DE MOUSSE.
- SI L'ON UTILISE LA MACHINE DANS DES RÉGIONS OÙ LA TEMPÉRATURE PEUT ÊTRE INFÉRIEURE À -25°C, IL FAUT AUGMENTER EN CONSÉQUENCE LA PART D'ANTIGEL.

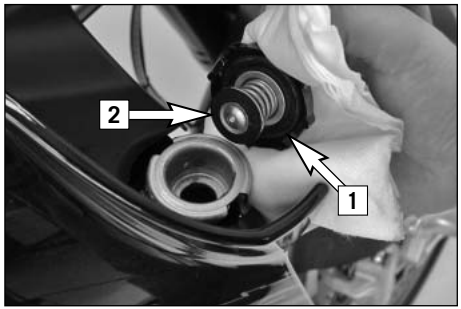


La surpression qui apparaît lorsque le liquide chauffe est réglée par un système de soupape dans le bouchon du radiateur **[4]**. On peut atteindre une température de 125°C sans gêner le fonctionnement.
Quand il chauffe, le liquide de refroidissement augmente de volume. Une part passe donc dans le vase d'expansion **[5]**. Quand la température redescend, cette part repasse dans le circuit.



Vérification du niveau de liquide de refroidissement dans le vase d'expansion

On contrôle le niveau du liquide de refroidissement quand le moteur est froid. Ce niveau doit se situer entre les repères MIN et MAX portés sur le vase **[6]**. Si le niveau est en dessous du repère MIN, il faut rajouter du liquide (pour la composition, voir ci-dessus).
S'il faut rajouter fréquemment du liquide, c'est vraisemblablement qu'il y a une fuite. Si le vase est vide, il faut également contrôler le niveau dans le radiateur. Faire vérifier le circuit de refroidissement dans un atelier KTM.



Vérification du niveau de liquide de refroidissement dans le radiateur *

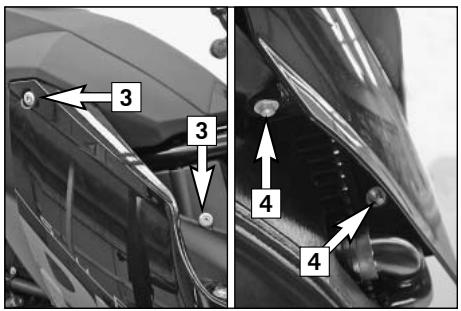
Recouvrir le bouchon du radiateur **[1]** d'un chiffon, tourner avec précaution dans le sens contraire de celui des aiguilles d'une montre et retirer le bouchon. Le radiateur doit être complètement plein, sans qu'il y ait d'air. S'il manque du liquide, c'est vraisemblablement qu'il y a une fuite dans le circuit. Dans ce cas faire vérifier le circuit dans un atelier KTM agréé.

⚠ ATTENTION

CONTRÔLER LE NIVEAU DE LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT DE PRÉFÉRENCE QUAND LE MOTEUR EST FROID. QUAND ON EST OBLIGÉ D'ENLEVER LE BOUCHON DE RADIATEUR QUAND LE MOTEUR EST CHAUD, IL FAUT METTRE UN CHIFFON SUR LE BOUCHON ET OUVRIR LENTEMENT AFIN QUE LA PRESSION S'ÉCHAPPE DOUCEMENT. IL Y A DANGER DE S'ÉBOUILLANTER !

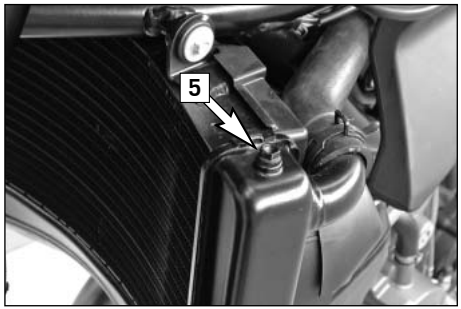
! ATTENTION

- LES DÉPÔTS DE SALETÉ ET DE CALCAIRE SUR LE BOUCHON DE RADIATEUR PROVOQUENT DES FUITES. C'EST POURQUOI IL EST NÉCESSAIRE À CHAQUE FOIS DE NETTOYER AVEC SOIN LE BOUCHON, LE JOINT **[2]** ET LE PLAN DE JOINT.
- S'IL FAUT RAJOUTER PLUS D'UN LITRE DE LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT, IL EST NÉCESSAIRE DE PURGER ENSUITE LE CIRCUIT.



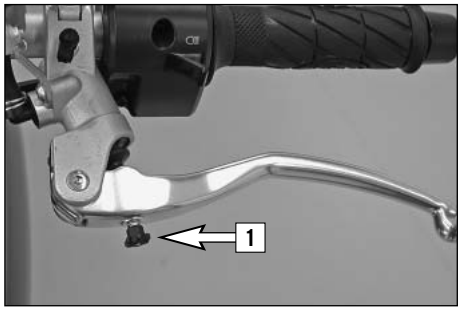
Purge du circuit de refroidissement *

Enlever les déflecteurs à droite et à gauche. Pour ce faire, enlever de chaque côté les vis **[3]** et **[4]**.



Retirer la vis de purge **[5]** sur le radiateur gauche.

Pour pouvoir purger complètement le circuit il est nécessaire de lever la moto à l'avant d'environ 50 cm.
On remplit alors avec du liquide de refroidissement jusqu'à ce qu'il ressorte sans bulles d'air par l'orifice de purge. Remonter aussitôt la vis pour éviter que l'air rentre dans le radiateur. Finir de remplir le radiateur. Revisser le bouchon et remettre la moto à l'horizontale. Remplir alors le bocal d'expansion **[6]** jusqu'à ce que le niveau se situe entre MIN et MAX. Fermer le bocal et remonter les déflecteurs.



Modification de la position de base de la poignée d'embrayage

La vis de réglage **[1]** permet d'adapter la position de base de la poignée d'embrayage à la grandeur de la main du pilote.
Pour régler, tirer sur la poignée vers l'avant. Quand on tourne la vis dans le sens des aiguilles d'une montre le levier s'écarte du guidon. Quand on tourne la vis dans le sens contraire de celui des aiguilles d'une montre, le levier s'en rapproche.

! ATTENTION

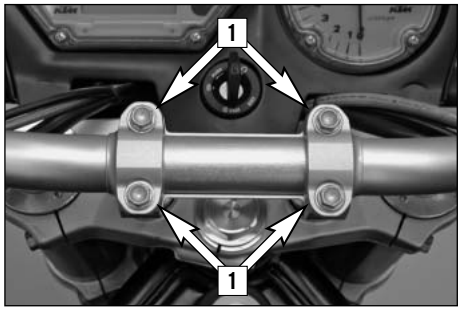
LA PLAGE DE RÉGLAGE EST LIMITÉE. TOURNER LA VIS SEULEMENT AVEC LES DOIGTS ET NE PAS FORCER.

Contrôle du niveau d'huile de l'embrayage hydraulique

Le niveau de liquide de frein doit se trouver entre les repères „MIN“ et „MAX“ quand le maître-cylindre est à l'horizontale.
Si besoin est, rajouter de l'huile biologiquement dégradable pour circuit hydraulique SAE 10 (Motorex Kupplungsfluid 75). Cette huile est en vente chez les agents KTM.

! ATTENTION

KTM UTILISE POUR L'EMBRAYAGE UNE HUILE HYDRAULIQUE MINÉRALE BIODÉGRADABLE. IL NE FAUT EN AUCUN CAS MÉLANGER CETTE HUILE À UNE AUTRE HUILE HYDRAULIQUE. TOUJOURS UTILISER L'HUILE D'ORIGINE KTM (DISPONIBLE CHEZ LES AGENTS DE LA MARQUE) CAR CELA GARANTIT UN FONCTIONNEMENT OPTIMAL DE L'EMBRAYAGE.
NE JAMAIS UTILISER DE LIQUIDE DE FREIN.



Réglage de l'inclinaison du guidon

Desserrer les vis **[1]**. Faire pivoter le guidon et serrer les vis à 20 Nm. Faire attention à ce que les poignées ou le guidon, quand on le tourne totalement, ne viennent pas en contact avec le réservoir.

⚠ ATTENTION

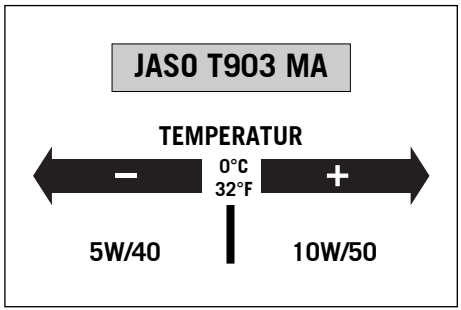
QUAND ON FAIT PIVOTER LE GUIDON DE TROP VERS L'ARRIÈRE, LE RAYON DE BRAQUAGE DIMINUE CAR LES COMMANDES VIENNENT EN APPUI SUR LE RÉSERVOIR.

! ATTENTION

QUAND ON FAIT PIVOTER LE GUIDON DE TROP VERS L'ARRIÈRE LES COMMANDES PEUVENT ENDOMMAGER LE RÉSERVOIR.

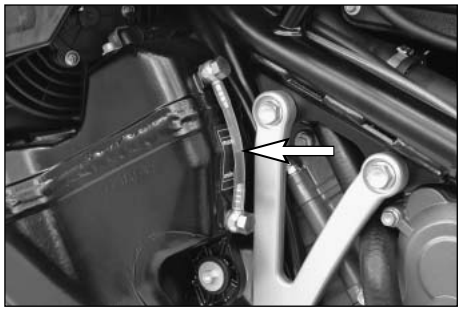
Câbles de gaz – Vérification du jeu et réglage *

Ce travail nécessite la valise diagnostic. C'est pourquoi il faut se rendre chez un agent KTM.



Huile moteur

Autrefois on employait pour les motos quatre-temps des huiles de voiture dans la mesure où il n'existait pas de spécifications spéciales pour les motos. Les évolutions techniques différentes des deux secteurs ont entraîné la mise en place d'une spécification particulière pour les motos quatre-temps, la norme JASO T903 MA. Si l'on recherche pour les voitures de grands intervalles entre les vidanges, pour les motos ce qui est déterminant ce sont les régimes élevés avec des puissances au litre importantes. Sur la plupart des machines la boîte de vitesses et l'embrayage sont également graissés avec la même huile. La norme JASO MA tient compte de ces spécificités.
N'utiliser que des huiles moteur totalement de synthèse qui répondent à la norme JASO MA (voir les indications sur le bidon).
KTM recommande Motorex Power Synt 4T de viscosité 10W/50 (pour des températures supérieures à 0° C) ou 5W/40 (pour des températures inférieures à 0° C).

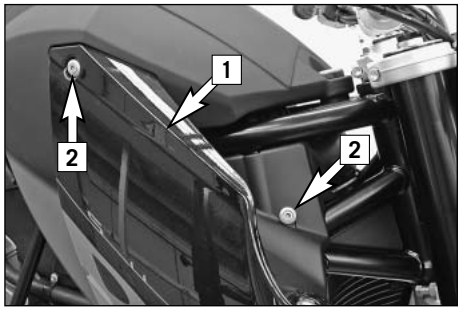


Contrôle du niveau d'huile

Le niveau d'huile se contrôle quand le moteur est chaud (au moins quatre graduations allumées sur la jauge de température). Laisser tourner le moteur chaud environ 1 minute au ralenti. Mettre la machine bien à la verticale (pas sur la béquille latérale) sur une surface plane et couper le moteur. Attendre 20 secondes de manière à ce que le niveau dans le tube servant de regard se soit adapté au niveau du réservoir d'huile. Le niveau doit se trouver entre les repères MIN et MAX. Rajouter de l'huile si nécessaire.

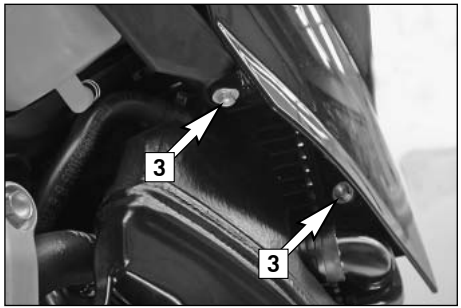
! ATTENTION

TOUJOURS VÉRIFIER LE NIVEAU QUAND LE MOTEUR EST CHAUD. SI LE MOTEUR EST FROID, L'INDICATION N'EST PAS CORRECTE. QUAND ELLE CHAUFFE, L'HUILE SE DILATE, SI BIEN QUE LE NIVEAU AUGMENTE.

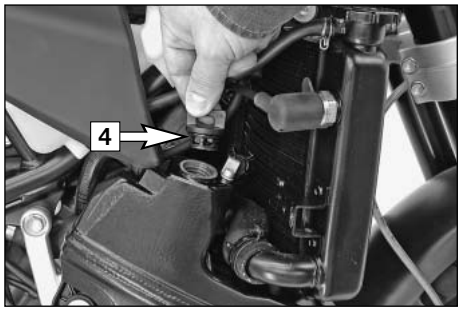


Complément d'huile

Pour compléter le niveau, enlever le cache droit **[1]**. Pour ce faire, enlever les vis **[2]**.



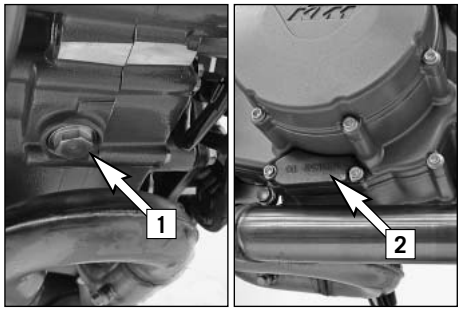
Enlever également les vis **[3]** et déposer le cache.

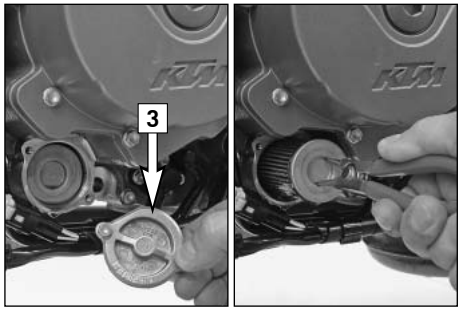


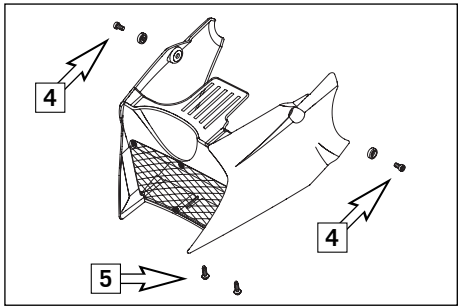
Retirer le bouchon **[4]** et rajouter de l'huile moteur. Attendre 20 secondes et vérifier à nouveau le niveau. La quantité entre le repère „MIN“ et le repère „MAX“ est de 0,3 litre. Remettre le bouchon, vérifier l'étanchéité du moteur et terminer en reposant le cache.

! ATTENTION

- UNE TROP FAIBLE QUANTITÉ D'HUILE OU UNE HUILE DE BASSE QUALITÉ PROVOQUENT UNE USURE PRÉMATURÉE DU MOTEUR.
- NE PAS DÉPASSER LE NIVEAU MAXIMAL.
- NE PAS DESCENDRE SOUS LE NIVEAU MINIMAL.







Vidange du moteur et changement du filtre à huile, nettoyage des crépines *

REMARQUE: Le graissage du moteur LC8 est à carter sec. L'huile est aspirée dans le bas du carter et pompée dans le réservoir d'huile. Lors de la vidange, il convient aussi de vidanger le réservoir d'huile. Comme de nombreuses pièces doivent être démontées, il est conseillé de faire effectuer la vidange dans un atelier KTM.
C'est pourquoi nous recommandons de faire effectuer la vidange par un atelier KTM. Durant la période de garantie, cela est obligatoire, sinon la garantie ne peut s'appliquer.

La vidange s'effectue moteur chaud.

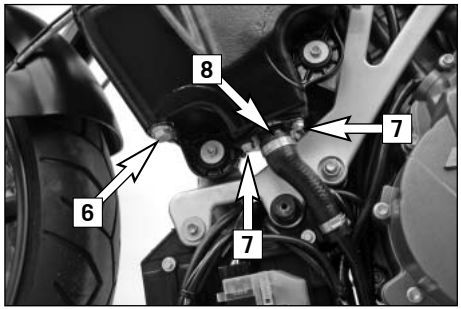
⚠ ATTENTION

LE MOTEUR ET SON HUILE À TEMPÉRATURE DE FONCTIONNEMENT SONT TRÈS CHAUDS. NE PAS SE BRÛLER!

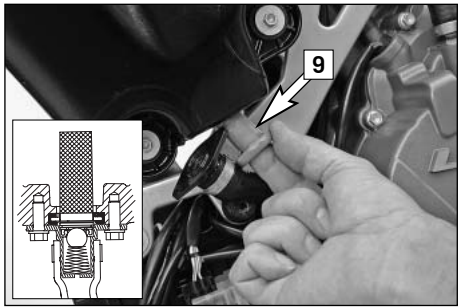
Mettre la machine bien à la verticale sur une surface plane. Glisser le bac à huile sous la moto et enlever le bouchon de vidange **[1]**. Retirer le couvercle **[2]** et sortir la crépine du moteur en utilisant une pince.

Enlever le couvercle du filtre à huile **[3]** et retirer le filtre du carter en utilisant une pince à circlips extérieurs.

Enlever les vis **[4]**, desserrer de deux tours les vis **[5]** et retirer le spoiler vers l'avant.

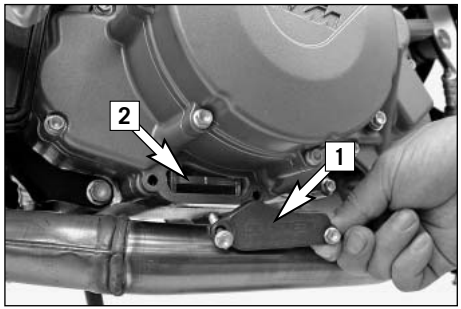


Enlever le bouchon de vidange **[6]** du réservoir d'huile et laisser l'huile s'écouler dans un récipient. Retirer les vis **[7]** et basculer sur le côté le clapet anti-retour **[8]**.



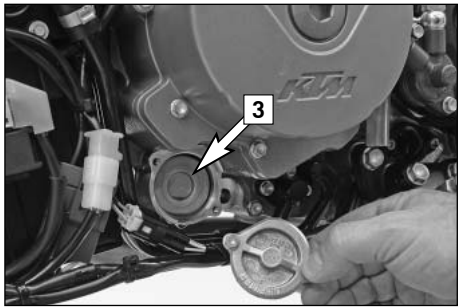
Avec précaution, retirer la crépine **[9]** du réservoir d'huile.

Nettoyer avec soin les bouchons de vidange, les couvercles et les deux crépines. Nettoyer tous les joints en caoutchouc et vérifier s'ils sont en bon état. Les remplacer si nécessaire.



Remonter le bouchon de vidange du moteur avec un joint neuf et le serrer à 20 Nm.

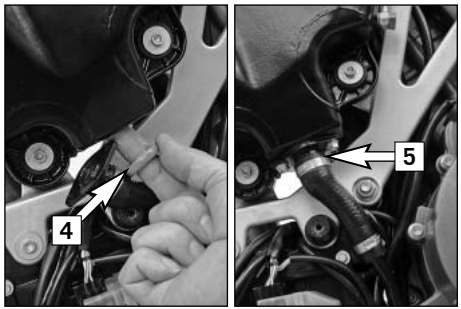
Enfiler la crépine **[1]** sur les guides dans la pompe à huile, avec l'indication TOP vers le haut. Vérifier que le joint est bien en place et mettre le couvercle **[2]**. Serrer les vis à 10 Nm.



Enfiler un filtre à huile neuf **[3]** dans le carter. Graisser le joint torique et monter le couvercle avec le joint. Serrer les vis à 6 Nm.

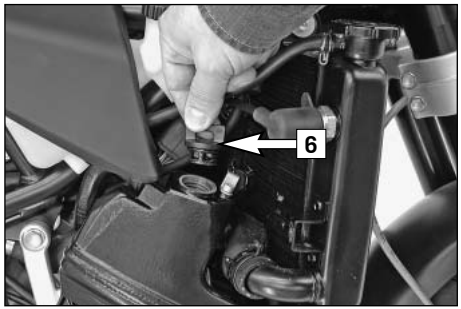
! ATTENTION

N'UTILISER QUE DES FILTRES À HUILE D'ORIGINE KTM. AVEC D'AUTRES FILTRES LE MOTEUR PEUT S'ABÎMER.



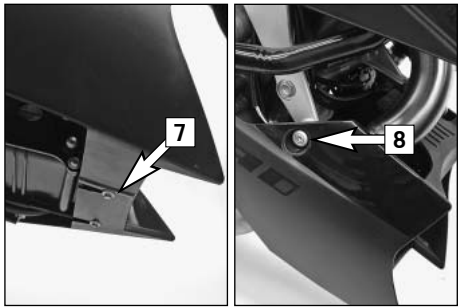
Monter le bouchon de vidange du réservoir d'huile avec un joint neuf. Serrer à 20 Nm.

Graisser le joint **[4]** et enfiler la crépine avec précaution dans le réservoir d'huile. Mettre en place le clapet anti-retour **[5]**, mettre les vis et serrer à 10 Nm.



Enlever le cache droit (voir Complément d'huile) et enlever le bouchon **[6]**. Mettre 2,5 litres d'huile moteur synthétique selon la norme JASO MA (par exemple Motorex Power Synt 4T) et remettre le bouchon. Faire démarrer le moteur et le laisser chauffer au point mort jusqu'à atteindre la quatrième graduation sur la jauge de température. Couper le moteur et vérifier le niveau (voir Contrôle du niveau d'huile).

Vérifier l'étanchéité du moteur et du réservoir d'huile.



Accrocher le spoiler par les encoches aux vis du bas **[7]** et serrer. Les vis sur le côté **[8]** doivent être freinées à la loctite 243 et serrée à 10 Nm.

Terminer en remontant le cache (voir Complément d'huile).

Si l'on fait faire sur la moto les révisions prescrites, il n'est guère vraisemblable que se produise une panne. Si toutefois un dysfonctionnement devait apparaître, il est conseillé de le localiser en se servant du tableau ci-après.

Nous attirons toutefois l'attention sur le fait que nombre de travaux ne peuvent être faits par un profane. En cas de doute il convient de s'adresser à un atelier KTM agréé.

PANNE	CAUSE	REMEDE
Le moteur n'est pas entraîné quand on appuie sur le bouton de démarreur	Erreur du pilote	Mettre le contact, mettre la boîte au point mort, mettre le bouton d'arrêt d'urgence sur la bonne position,
	La batterie est déchargée	Charger la batterie et déterminer pourquoi elle est déchargée. Consulter un atelier KTM
	Fusible IGNITION grillé	Remplacer le fusible IGNITION dans la boîte à fusibles
	Fusible principal grillé	Retirer le sabot et remplacer le fusible
	Contacteur ou bouton d'arrêt d'urgence défectueux	Vérifier le contacteur et le bouton d'arrêt d'urgence, consulter un atelier KTM
	Dispositif de sécurité défectueux	Consulter un atelier KTM
Le démarreur entraîne seulement lorsqu'on débraye	Une vitesse est enclenchée	Mettre la boîte au point mort
	Une vitesse est enclenchée et la béquille est déployée	Mettre la boîte au point mort
	Dispositif de sécurité défectueux	Consulter un atelier KTM
Le moteur est entraîné bíen qu'une vitesse soit engagée	Dispositif de sécurité défectueux	Consulter un atelier KTM

PANNE	CAUSE	REMEDE
Le moteur est entraîne, mais ne démarre pas	Erreur du pilote	Respecter la procédure de démarrage (cf. recommandations).
	Fusible de la pompe à essence grillé	Remplacer le fusible FUEL PUMP
	La durite d'essence n'est pas raccordée	Raccorder la durite d'essence
	Cosses du faisceau oxydées	Déposer le carénage et les réservoirs, nettoyer les cosses, les traiter avec un aérosol de contact
	Dysfonctionnement de l'injection	Consulter un agent KTM
	Une vitesse et engagée et la béquille latérale est sortie	Mettre la boîte au point mort
Le moteur ne tire pas	Filtre à air/filtre à essence encrassé	Faire remplacer le filtre à air/filtre à essence par un agent KTM
	Dysfonctionnement de l'injection	Consulter un agent KTM
Le moteur chauffe	Manque de liquide de refroidissement	Rajouter du liquide de refroidissement, vérifier l'état du circuit (cf. Travaux d'entretien)
	Ailettes du radiateur encrassées	Nettoyer les ailettes au jet d'eau
	Formation de mousse	Remplacer le liquide de refroidissement, utiliser un antigel de qualité
	Durite de radiateur pincée ou abîmée	Bien mettre la durite ou la remplacer
	Thermostat défectueux	Faire vérifier le thermostat (doit s'ouvrir à 75° C), éventuellement le remplacer, consulter un atelier KTM

PANNE	CAUSE	REMEDE
Le moteur chauffe	Fusible du ventilateur sauté	Remplacer le fusible FAN
	Ventilateur ou thermocontacteur défaillant	Consulter un atelier KTM
	Il y a de l'air dans le circuit de refroidissement	Purger le circuit de refroidissement (voir Travaux d'entretien)
Le témoin FI s'allume/clignote	Dysfonctionnement de l'injection	Consulter un agent KTM
Le moteur se coupe quand on roule	Pas d'essence	Mettre de l'essence
	Fusible de la pompe à essence grillé	Remplacer le fusible FUEL PUMP
Consomation d'huile élevée	Niveau d'huile moteur trop élevé	Vérifier le niveau d'huile avec le moteur à chaud, corriger le cas échéant.
	Huile moteur trop fluide (viscosité)	Utiliser de l'huile moteur plus visqueuse, observez le chapitre „Huile moteur“
Le phare et le feu de position ne marchent pas	Fusible grillé	Remplacer le fusible H/L BEAM POSITION
Les clignotants, le stop, le klaxon et le compteur numérique multi-fonction ne fonctionnent pas	Fusible grillé	Remplacer le fusibile HORN BRAKELIGHT SPEEDO
L'heure affichée est fausse ou ne s'affiche plus	Fusible grillé, donc le courant ne passe plus	Remplacer le fusible CLOCK et régler l'heure

PANNE	CAUSE	REMEDE
Batterie déchargée	Allumage non coupé (a consommé le courant) La batterie n'est pas chargée par l'alternateur	Charger la batterie selon les prescriptions Faire vérifier le régulateur et l'alternateur par un agent KTM
Pas d'indication sur l'écran du compteur numérique multi-fonction	Fusible grillé	Remplacer le fusible HORN BRAKELIGHT SPEEDO
L'indicateur de vitesse du compteur numérique multifonction ne fonctionne pas	Fil du capteur abîmé ou contacts de la prise oxydés	Vérifier l'état du fil, consulter un agent KTM

Le code de clignotement indique quel élément connaît un dysfonctionnement. Cela permet de localiser le défaut quand on ne dispose pas du boîtier diagnostic.

CODE DE CLIGNOTEMENT	SIGNAL/COMPOSANT	DYSFONCTIONNEMENT	MOTEUR
02	Capteur d'impulsion	Défaut	s'arrête
06	Capteur de papillon	Signal trop faible/fort	continue
07	Capteur du deuxième papillon	Signal trop faible/fort	continue
09	Capteur pression d'air à l'admission cylindre arrière	Signal trop faible/fort	continue
11	Capteur pression d'air à l'admission cylindre avant	Signal trop faible/fort	continue

Le code de clignotement indique quel élément connaît un dysfonctionnement. Cela permet de localiser le défaut quand on ne dispose pas du boîtier diagnostic.

CODE DE CLIGNOTEMENT	SIGNAL/COMPOSANT	DYSFONCTIONNEMENT	MOTEUR
12	Capteur de température liquide de refroidissement	Signal trop faible/fort	continue
13	Capteur de température de l'air	Signal trop faible/fort	continue
14	Capteur de pression ambiante	Signal trop faible/fort	continue
15	Capteur d'inclinaison	Signal trop faible/fort	continue
17	Sonde lambda cylindre arrière	Défaut	continue
18	Sonde lambda cylindre avant	Défaut	continue
24	Tension alimentation boîtier de commande	Défaut	continue
25	Contacteur béquille latérale	Court-circuit vers la masse	continue
33	Injecteur cylindre arrière	Défaut	s'arrête
34	Injecteur cylindre avant	Défaut	s'arrête
37	Bobine cylindre arrière	Défaut	s'arrête
38	Bobine cylindre arrière	Défaut	s'arrête
41	Relais de la pompe à essence	Court-circuit vers la masse/plus	s'arrête
45	Chauffage sonde lambda cylindre arrière	Court-circuit vers la masse/plus	continue
46	Chauffage sonde lambda cylindre avant	Court-circuit vers la masse/plus	continue
49	Servomoteur pour le ralenti	Défaut	continue
53	Clapet d'aspiration des particules	Court-circuit vers la masse/plus	continue
54	Soupape d'air secondaire	Court-circuit vers la masse/plus ou interruption	continue
65	EEPROM	Défaut	continue
68	Tuyau de dépression cylindre avant défectueux	Défaut	continue
69	Tuyau de dépression cylindre arrière défectueux	Défaut	continue
72	Servomoteur pour le 2ème papillon	Défaut	continue

NETTOYAGE »

Un nettoyage régulier ainsi que l'entretien de la peinture font partie de l'entretien courant et contribuent à maintenir la valeur de la moto.

! ATTENTION

NE JAMAIS NETTOYER LA MOTO AVEC UN NETTOYEUR HAUTE PRESSION OU UN JET D'EAU PUISSANT. EN RAISON DE LA PRESSION L'EAU PÉNÈTRE ALORS DANS LES COMPOSANTS ET LES RACCORDS ÉLECTRIQUES, LES CÂBLES, LES ROULEMENTS ETC., CAUSANT DES DYSFONCTIONNEMENTS VOIRE ENTRAÎNANT UNE MISE HORS SERVICE PRÉMATURÉE.

- Boucher l'embout d'échappement avant lavage.
- Utiliser de l'eau chaude avec un produit de lavage du commerce et une éponge. Le gros de la saleté peut d'abord être enlevé avec un jet d'eau sans puissance. Les endroits très sales peuvent être traités avec un nettoyant moto (par ex. Motorex 900) et brossés avec un pinceau.
- Quand la moto aura été soigneusement rincée à l'eau, mais sans pression, on la séchera avec un chiffon ou à l'air comprimé. Puis on roulera un peu, de manière à ce que le moteur atteigne sa température normale de fonctionnement. On utilisera aussi les freins. De cette manière l'eau qui aurait pu rester dans les recoins s'évaporera d'elle-même.
- Quand la moto est froide, tous les paliers et articulations doivent être huilés ou graissés. La chaîne sera traitée avec un aérosol. Mettre un produit anti-corrosion sur toutes les parties non peintes (à l'exception des disques de frein). On peut utiliser Motorex Protect & Shine.
- Les tuyaux et les pots d'échappement sont en inox et doivent recevoir un traitement approprié.
- Nettoyer la bulle avec beaucoup d'eau et une éponge douce. Les détergents chimiques attaquent le plastique.
- Pour éviter les pannes électriques, il convient de traiter le contacteur général, le bouton de masse, le bouton d'arrêt d'urgence, le connecteur par fiches et le contacteur de phare avec un aérosol antihumidité.
- Traiter toutes les parties peintes avec un produit doux de polissage (par ex. Motorex Moto Polish).

CONSERVATION POUR L'USURE D'HIVER »

Si la machine est utilisée également en hiver et que les routes sont salées, il faut prendre des mesures préventives contre la corrosion.

- Nettoyer la moto à fond et la laisser sécher.
- Traiter le moteur, le carburateur, le bras oscillant et toutes les parties zinguées et non peintes (à l'exception des disques de frein) avec un produit anticorrosion à base de cire.

⚠ ATTENTION

NE PAS TRAITER LES DISQUES DE FREIN CAR LE FREINAGE S'EN TROUVERAIT FORTEMENT DIMINUÉ.

! ATTENTION

QUAND ON A ROULÉ SUR DES ROUTES SALÉES IL FAUT NETTOYER LA MOTO À FOND À L'EAU FROIDE ET BIEN LA SÉCHER.

Quand on veut remiser la machine pour une période assez longue, il convient d'effectuer les opérations suivantes :
- Vider autant que possible le réservoir de manière à pouvoir mettre du carburant neuf lors de la remise en service.
- Nettoyer la moto à fond (voir chapitre Nettoyage).
- Changer l'huile moteur et le filtre à huile, car la vieille huile contient des éléments agressifs.
- Vérifier la capacité antigel et le niveau de liquide de refroidissement.
- Déposer la batterie et la charger (voir chapitre Charge de la batterie).
- Mettre autant que possible la moto sur cales, de manière à ce que les roues ne touchent pas le sol.
- Le local de stockage doit être sec et ne pas être soumis à des variations de température importantes.
- Il est conseillé de recouvrir la moto d'une bâche laissant passer l'air ou d'une couverture. Ne pas utiliser de matière imperméable à l'air, car l'humidité éventuelle ne peut alors pas sortir et cause de la corrosion.

! ATTENTION

IL EST TRÈS MAUVAIS DE FAIRE TOURNER UN PEU LE MOTEUR D'UNE MOTO REMISÉE. EN EFFET, LE MOTEUR N'ATTEINT PAS ALORS SA TEMPÉRATURE DE FONCTIONNEMENT, LA VAPEUR D'EAU PRODUITE SE CONDENSE ET FAIT ROUILLER LES SOUPAPES ET L'ÉCHAPPEMENT.

REMISE EN SERVICE APRÈS L'HIVERNAGE

- Monter la batterie, qui a été préalablement chargée (respecter les pôles) et régler la montre.
- Mettre de l'essence neuve dans le réservoir.
- Vérifier la moto comme avant chaque mise en service (voir Conseils).
- Essai bref et effectué avec prudence.

NOTA BENE: Avant de remiser la moto pour l'hiver, vérifier le fonctionnement et l'état d'usure de tous les éléments. Si une révision, des réparations ou des transformations sont nécessaires, il faut les faire réaliser à ce moment-là, quand les ateliers sont moins sollicités. Cela permet d'éviter de longs délais quand la saison reprend.

PARTIE-CYCLE	990 SUPER DUKE
Cadre	Cadre treillis en tube d'acier au chrome-molybdène, époxy
Fourche télescopique	WP Suspension – **U**p **S**ide **D**own 4860 ROMA
Debattement avant	135 mm
Suspension arrière	WP Suspension 4618 BAVP
Debattement arrière	160 mm
Frein avant	2 disques de 320 mm de diamètre, percés; pinces fixes
Frein arrière	1 disque de 240 mm de diamètre, percé; pince montée flottante
Pneu avant	120/70 ZR17 M/C 58W
Pression	Route en solo .....2,4 bar Route en duo.....2,4 bar Charge maximal .....2,4 bar
Pneu arrière	180/55 ZR17 M/C 73W
Pression	Route en solo .....2,4 bar Route en duo.....2,6 bar Charge maximal .....2,6 bar
Réservoir	15 litre, réserve 4 litre
Démultiplication secondaire	17:38
Chaîne	5/8 x 5/16" X-ring
Lampe	Feu de croisement .....H3 12V 55W (douille PK22s) Feu de route H7 .....12V 55W (douille PX26d) Feu de position avant .....12V 5W (douille W2,1x9,5d) Éclairage du tableau de bord + témoin .....LED Feu de position arrière.....12V 5W (douille W2,1x9,5d) Feu stop .....12V 21W (douille BA15s) Clignoteur .....12V 10W (douille BA15s) De plaque d'immatriculation 12V 5W (douilleW2,1x9,5d)

PARTIE-CYCLE	990 SUPER DUKE
Batterie	batterie sans entretien 12V 11,2 Ah
Angle de la colonne de direction	66,5°
Empattement	1438 ± 10 mm
Hauteur de selle à vide	855 mm
Garde au sol à vide	165 mm
Poids sans les pleins	184 kg
Poids auterisé roue avant	200 kg
Poids autorisé roue arrière	220 kg
Poids total roulant autorisé	380 kg

REGLAGES DE BASE FOURCHE WP 4860 ROMA 990 SUPER DUKE	Comfort en solo	**Réglage de base**	Sport en solo	Charge maximale
Amortissement a la compression (crans)	20	**15**	10	15
Amortissement a la detente (crans)	20	**15**	10	15
Précontrainte di ressort (tours)	5	**5**	5	6
Ressort	9 N/mm			
Longueur de la chambre d'air	110 mm			
Qualité d'huile	SAE 5 (WP 4860.0401)			

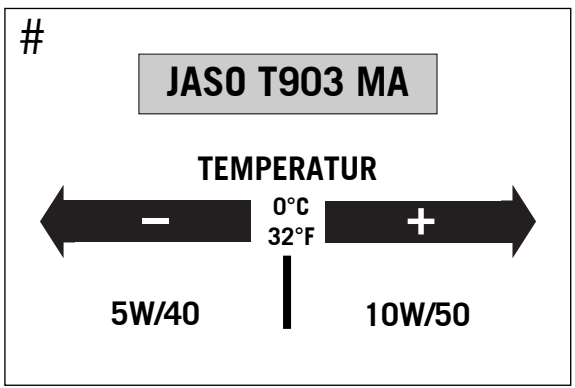
REGLAGE DE BASE AMORTISSEUR WP 4618 BAVP 990 SUPER DUKE	Comfort en solo	**Réglage de base**	Sport en solo	Charge maximale
Amortiss. à la compression petite vitesse (crans)	25	**20**	10	10
Amortiss. à la compression grande vitesse (tours)	2,5	**2**	2	1,5
Amortissement a la detente (crans)	22	**17**	10	5
Précontrainte di ressort (mm)	6	**6**	6	6
Ressort	160/185			

COUPLES DE SERRAGE – PARTIE-CYCLE		
Vis axe de roue avant	M24x1,5	60 Nm
Ecrou à épaulement axe de roue arrière	M25x1,5	90 Nm
Vis six pans fixation haute/basse amortisseur	M14x1,5	80 Nm
Ecrou à épaulement axe de bras oscillant	M19x1,5	130 Nm
Vis six pans creux arrière de cadre	M8	Loctite 243 + 25 Nm
Vis six pans creux support repose-pied arriere	M8	Loctite 243 + 25 Nm
Vis fixation moteur	M10	45 Nm
Vis fixation fourche dans té supérieur	M8	12 Nm
Vis fixation fourche dans té inférieur	M8	15 Nm
Vis six pans colonne de direction	M20x1,5	12 Nm
Vis fixation axe dans bas de fourche	M8	15 Nm
Vis à épaulement pontets fixation de guidon	M8	20 Nm
Vis six pans creux fixation de guidon	M10	20 Nm
Vis de fixation bras de fourche	M8	20 Nm
Vis du disque avant/arrière	M8x1,25	Loctite 243 + 30 Nm
Vis six pans de la pince de frein avant	M10x1,25	Loctite 243 + 45 Nm
Vis six pans du maître-cylindre de frein avant	M6	10 Nm
Vis six pans du maître-cylindre de frein arrière	M6	Loctite 243 + 10 Nm
Palier six pans creux pédale de frein	M8	Loctite 243 + 25 Nm
Vis six pans pour cache pédale de frein/sélecteur	M6	Loctite 243 + 10 Nm
Renvoi arbre de sélection (sur le support)	M8	Loctite 243 + 25 Nm
Renvoi arbre de sélection (sur l'arbre)	M6	Loctite 243 + 18 Nm
Fixation tige de sélection	M6	Loctite 243 + 12 Nm
Vis six pans plaquette pédale de frein	M5	Loctite 243 + 6 Nm
Vis six pans platine de béquille latérale - moteur	M10	Loctite 243 + 45 Nm

COUPLES DE SERRAGE – PARTIE-CYCLE		
Vis six pans fixation de béquille/platine	M10	Loctite 243 + 25 Nm
Vis six pans palier de la béquille latérale	M10	Loctite 243 + 35 Nm
Vis six pans patte pour ressort de béquille	M8	Loctite 243 + 25 Nm
Vis six pans contacteur de béquille latérale	M4	Loctite 243 + 2 Nm
Bouchon de vidange réservoir d'huile	M12x1,5	20 Nm
Ecrous tube d'échappement	M8	serrage régulier, sans tordre la tôle
Colliers d'échappement	M8	8 Nm
Colliers d'échappement pour rotule	M8	35 Nm
Vis six pans creux bouchon de réservoir	M5	5 Nm
Vis six pans creux fixation de réservoir	M6	6 Nm
Vis à épaulement pompe dans le réservoir	M6	6 Nm
Vis six pans creux patte pour la fixation de réservoir	M10	15 Nm
Vis à épaulement amortisseur à gaz	M6	6 Nm
Tôle supportant la selle	M5	4 Nm
Ecrou six pans serrure de selle	M19x1	8 Nm
Goujon d'amortisseur de transmission – roue arriere	M10x1,25	Loctite 243 + 50 Nm
Carter de chaîne	M5	5 Nm
Guide chaîne	M5	5 Nm
Sabot de carénage	M6	Loctite 243 + 10 Nm
Feu rouge	M6	8 Nm
Autres vis partie-cycle	M6 M8 M10	10 Nm 25 Nm 45 Nm
Autres écrous à épaulement partie-cycle	M6 M8 M10	15 Nm 30 Nm 50 Nm

MOTEUR	990 LC8
Type	Bicylindre 4 temps en V à 75°, arbre d'équilibrage, démarreur électrique, refroidissement liquide
Cylindrée	999 cm^3
Alésage/course	101/62,4 mm
Compression	11,5:1
Carburant	Super sans plomb d'au moins 95 d'indice d'octane
Distribution	4 soupapes actionnées par des poussoirs et 2 arbres à cames, entraînement des arbres à cames par chaîne et pignons
Diamètre des soupapes	Admission: 38 mm Echappement: 33 mm
Jeu aux soupapes (à froid)	Admission: 0,10 - 0,15 mm Echappement: 0,25 - 0,30 mm
Embiellage	Paliers lisses (2 principaux, 1 en bout)
Tête de bielle	Palier lisse
Pied de bielle	Bimétal
Piston	En alliage léger, forgé
Segments	1 en L, 1 en biais, 1 racleur
Graissage	Carter sec, deux pompes trochoïdes (aspirante et refoulante)
Huile	SAE 10W-50 (Motorex Power Synt 4T) #
Capacité d'huile	env. 3 l lors de la vidange avec changement de filtre
Transmission primaire	Pignons à taille droite 35 : 67
Embrayage	Embrayage multidisque en bain d'huile
Boîte de vitesses	6 rapports, à crabots
Rapports	1ère 14:36 2ème 16:30 3ème 20:30 4ème 21:27 5ème 23:26 6ème 25:26

MOTEUR	990 LC8
Allumage	Allumage électronique transistorisé, avance numérique
Point d'allumage	cartographie en relation avec le TPS (capteur papillon)
Alternateur	12 V 450 W à 6000 t/mn
Bougie	NGK DCPR 8 E
Ecartement des électrodes	0,8 mm
Refroidissement	Liquide, brassage permanent par pompe
Liquide de refroidissement	2,1 l, 50% d'antigel, 50% d'eau distillée, au moins -25° C
Démarrage	Démarreur électrique



Huile moteur

N'utiliser que des huiles moteur totalement de synthèse qui répondent à la norme JASO MA (voir les indications sur le bidon).
KTM recommande Motorex Power Synt 4T de viscosité 10W/50 (pour des températures supérieures à 0° C) ou 5W/40 (pour des températures inférieures à 0° C).

Accessoires et chargement 23
Affichage de la température du liquide de refroidissement 12
Aide au démarrage 54
Amortissement à la compression de l'amortisseur 20
Amortissement à la détente de l'amortisseur 21
Arrêt et béquillage 29
Batterie 52
Béquille latérale 18
Bouchon de réservoir 15
Bouton d'arrêt d'urgence, contacteur d'electrique, bouton de démarreur 15
Câbles de gaz – Vérification du jeu et réglage 65
Caractéristiques techniques – moteur 83
Caractéristiques techniques – partie-cycle 79
Carburant, mettre de l'essence 30
Charge de la batterie 54
Cher client, cher ami 2
Commodo 14
Complément de liquide de frein (frein avant) 44
Complément de liquide de frein à l'arrière 46
Complément d'huile 67
Compte-tours 13
Compteur numérique multifonction 8
Conseils d' utilisation et d' avertissement pour mise en marche 22
Conseils d'utilisation 24
Conservation pour l'usure d'hiver 77
Contacteur 14
Contrôle de l'usure de la chaîne 41
Contrôle de la tension de la chaîne 40
Contrôle du niveau d'huile 66
Contrôle du niveau d'huile de l'embrayage hydraulique 64
Démarrage 27
Dépose et pose de la batterie 53
Dépose et pose de la roue arrière 50
Dépose et pose de la roue avant 48
Ecran 8
Emplacement des numeros de serie 6
Entretien de la chaîne 41
Fixation pour les bagages 16
Freinage 28
Fusible principal 55
Fusibles des différents éléments 56
Huile moteur 84
Huile moteur 66
Important 1
Indications fondamentales concernant les freins à disque KTM 42
Lancement du moteur 26
Levier d'embrayage 7
Levier de frein 7
Modification de la position de base de la poignée d'embrayage 64
Nettoyage 77
Numéro de cadre, Plaque de constructeur 6
Organes de commande 7
Outillage de bord 17
Passage des vitesses, Conduite 27
Pédale de frein 18
Plan de graissage et d'entretien 32
Pneus, pression 51

Possibilités de réglage de l'écran 10
Précontrainte de la fourche 20
Purge du circuit de refroidissement 62
Recherche de pannes 72
Reglage da la amortissement à la compression de l'amortisseur 38
Réglage de l'amortisseur, amortissement à la détente 39
Réglage de la compression de la fourche 37
Réglage de la compression de la fourche 19
Réglage de la détente de la fourche 37
Réglage de la détente de la fourche 19
Réglage de la fourche et de l'amortisseur 37
Réglage de la portée du phare 58
Réglage de la position de base de la pédale de frein 46
Réglage de la position de base de la poignée de frein 44
Réglage de la précontrainte de la fourche 38
Réglage de l'inclinaison du guidon 65
Remarques concernant la mise en service 22
Remarques importantes concernant les garanties légale et du constructeur 3
Remise en service après l'hivernage 78
Remplacement d'une ampoule de clignotant 59
Remplacement d'une ampoule de feu rouge ou de stop 58
Remplacement d'une ampoule de phare 57
Repose-pied 19
Rodage du moteur LC8 22
Sangle de maintien 17
Selecteur 18
Serrure de casque 17
Serrure de selle, dépose de la selle 16
Sommaire 4
Stockage 78
Système de refroidissement 60
Témoins 13
Tension de la chaîne 40
Travaux d'entretien partie-cycle et moteur 36
Type et numéro de moteur 6
Vérification des plaquettes de frein à l'arrière 47
Vérification des plaquettes de frein à l'avant 45
Vérification du niveau de liquide de frein à l'arrière 46
Vérification du niveau de liquide de frein à l'avant 44
Vérification du niveau de liquide de refroidissement dans le radiateur 62
Vérification du niveau de liquide de refroidissement dans le vase d'expansion 61
Vérifications avant chaque mise en service 24
Vidange du moteur et changement du filtre à huile, nettoyage des crépines 68

MOTOREX
KTM Group Partner
WP
TÜV

10/2005 FOTO: MITTERBAUER

KTM Sportmotorcycle AG
A–5230 Mattighofen
www.ktm.at